SKRZYDLATA POLSKA

13 (1551) • 29.03.1981 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 7 ZŁ



Z LOTU PO KRAJU

SPOTKANIE PRZEDSTAWICIELI DWL W POZNAŃSKICH ZAKŁADACH PRACY

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski** spotkał się z liczną grupą robotników oraz personelu inżynieryjno-technicznego Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski w Poznaniu. Zastępca dowódcy WL d/s politycznych gen. bryg. **Edward Łukasik** wziął udział w spotkaniu z pracownikami Fabryki Wyrobów Precyzyjnych. Załoga poznańskiej Centry gościła u siebie m.in. zastępcę dowódcy WL d/s techniki i zaopatrzenia gen. bryg. **Zdzisława Pietruchę.**

Generałowie odpowiedzieli na wiele skierowanych pod ich adresem pytań, które świadczyły o dużym zainteresowaniu załóg sprawami wojska i obronności.

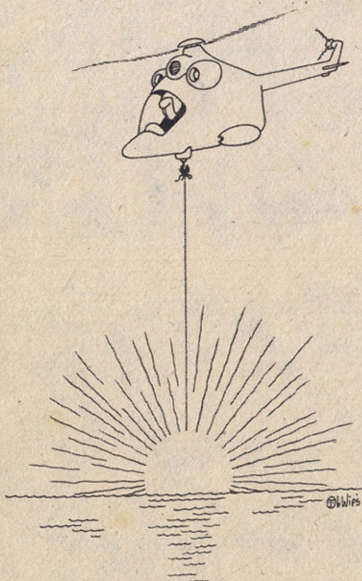
LOTY TURYSTYCZNE NAD RADOMIEM

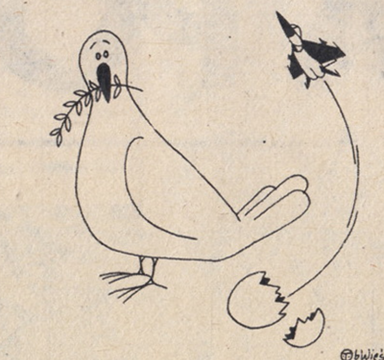
Radomski Oddział Wojewódzkiego Ośrodka Sportu i Rekreacji wspólnie z Aeroklubem Radomskim wprowadzają od 1 kwietnia 15-minutowe loty turystyczne samolotem An-2 nad Radomiem i okolicą. W programie imprezy przewidziano m.in. zwiedzenie lotniska, zapoznanie się ze sprzętem – szybowcami i samolotami.

PUBLICYŚCI LOTNICZY PRZEBYWALI W ZWIĄZKU RADZIECKIM

W wyniku współpracy Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, dzięki tym ostatnim przebywała w dniach 15–18 marca 1981 r. w Związku Radzieckim grupa dziennikarzy polskich. Klub Publicystów Lotniczych reprezentowali: **Henryk Berski** („Trybuna Ludu"), **Tadeusz Chwałczyk** (Polskie Radio – Lublin), **Marek Orzechowski** („Sztandar Młodych"), **Tadeusz Pojmański** („Życie Warszawy"), **Bogusław Witkowski** („Skrzydlata Polska") oraz **Wiktor Wionczek** (rzecznik prasowy PLL LOT). Publicyści lotniczy odwiedzili biuro konstrukcyjne Iljuszyna, zwiedzili zakłady, w których budowane są radzieckie aerobusy (Ił-86) oraz spotkali się w Moskwie z przedstawicielem LOTU na Związek Radziecki

Rys. W. Fuglewicz (2)





KALEJDOSKOP LOTNICZY NR 3/80

Staraniem Aeroklubu PRL wydano nakładem Wojskowej Agencji Fotograficznej 3 z kolei serwis fotograficzny pn. ,Kalejdoskop Lotniczy". Zestaw zdjęć, przeznaczony do rozpowszechniania w aeroklubach, kołach lotniczych i drużynach harcerskich, przedstawia ważniejsze wydarzenia w lotnictwie sportowym w roku ubiegłym. „Kalejdoskop Lotniczy" jest do nabycia w Dziale Propogandy ZG APRL w Warszawie, cena serwisu 175 zł.

W SKRÓCIE

● **Prostujemy** informację z tej rubryki (nr 11/81), że kierownik Aeroklubu Poznańskiego płk rez. mgr Marian Gutowski jest autorem książki „Ochotnik z 1945"; nastąpiła tu zbieżność nazwisk, a faktycznym autorem tej książki jest brat stryjeczny kierownika AP o tym samym imieniu i nazwisku, płk WP w służbie czynnej. Przepraszamy.

● **Sąd** zachodnioberliński skazał na 4 lata pozbawienia wolności Andrzeja Perkę, który 4 grudnia ub. r. uprowadził samolot LOTU z Zielonej Góry na lotnisko Tempelhof w amerykańskim sektorze Berlina Zachodniego.

WYDAWNICTWA

OLGIERD WOŁCZEK – **W KRĘGU ASTRONAUTYKI.** Nasza Księgarnia – 1980. Dla dzieci i młodzieży. Str. 216, cena 85 zł.

JANUSZ KĘDZIERSKI – **Z KABINY OBSERWATORA.** Wydawnictwo MON – 1980. Wyd. 2. Wspomnienia. Str. 268, cena 35 zł, nakład 10 000 + 333 egz.

KAZIMIERZ SZARSKI – **ZMINIATURYZOWANE ŁADUNKI JĄDROWE.** Wydawnictwo MON – 1981. Biblioteka Wiedzy Wojskowej. Str. 176. cena 25 zł.

WIESŁAW SCHIER – **PALIWA I SMARY W TECHNICE MINIATUROWYCH SILNIKÓW.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 100, cena 30 zł.

ROMAN BRZOZOWSKI – **TARCZA NA NIEBIE.** Wydawnictwo MON – 1980. Wyd. 3. Powieść. Str. 408, cena 38 zł.

BORYS POLEWOJ – **OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU.** Tłum. z ros. Iskry, Progress – 1980. Str. 375, cena 55 zł.

PAWEŁ WŁODARCZYK – **ZAWODY MODELI LOTNICZYCH I KOSMICZNYCH. Przepisy, regulaminy, organizacja.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1980. Str. 304, cena 45 zł, nakład 9800 + 200 egz.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA 1981

Wielu Czytelników, zaniepokojonych naszym dłuższym milczeniem w sprawie BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ, zapytywało nas w listach, czy aby nie mamy zamiaru zrezygnować z przyznawania tego pięknego – ich zdaniem – honorowego wyróżnienia. Nic podobnego nie przyszło nam nawet na myśl. W minionych 17 latach BŁĘKITNE SKRZYDŁA zdobyły sobie – co nas cieszy – duże społeczne uznanie, stały się cenionym wyróżnieniem, weszły na trwałe do tradycji naszego polskiego lotnictwa. Jest więc naszą powinnością tradycję tę nie tylko podtrzymywać ale i rozwijać. Pewne modyfikacje w zasadach przyznawania BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ sygnalizowaliśmy już w roku ubiegłym, teraz pragniemy poinformować o zmianach, jakie wprowadzamy w nadawaniu tego honorowego wyróżnienia lotniczego.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA są, jak wiadomo, honorowym wyróżnieniem redakcji „Skrzydlatej Polski", która przyznaje je w imieniu naszych Czytelników i społeczności lotniczej zasłużonym działaczom oraz zespołom polskiego lotnictwa i tym co dla lotnictwa się zasłużyli. Pragniemy aby to wyróżnienie nadawano właśnie z okazji dorocznego Święta Lotnictwa Polskiego, które obchodzimy 23 sierpnia.

W tej też intencji informujemy Czytelników, organizacje i instytucje lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego, że **w dniach od 1 do 30 kwietnia przyjmujemy zgłoszenia kandydatów i zespołów do wyróżnienia BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI.** Nie ogłaszamy przy tym żadnego regulaminu wyróżnienia, ponieważ uważamy, iż oceny zasług ludzi, których chcemy uhonorować nie można wymierzać sztywnymi paragrafami regulaminów. Odchodzimy też od zasady wyróżnień za dany rok kalendarzowy, gdyż w dotychczasowej praktyce BŁĘKITNE SKRZYDŁA straciły ten charakter, większość laureatów bowiem wyróżniana była zwykle za całokształt działalności w lotnictwie, ze szczególnym uwzględnieniem działalności społecznej, lub dużej rangi osiągnięcia jednorazowe, na przykład w sporcie lotniczym. Jesteśmy również zdania, że BŁĘKITNE SKRZYDŁA mogą być przyznawane wielokrotnie, nie tylko obywatelom polskim ale i obcym, zasłużonym dla polskich skrzydeł (mamy tu na myśli m.in. przedstawicieli Polonii zagranicznej). Nie ograniczamy także liczby wyróżnień indywidualnych i zespołowych, zastrzegając się jednak, iż dbać będziemy o odpowiednio wysoką rangę honorowych wyróżnień, aby nie nastąpiła ich dewaluacja.

Prosimy zatem o zgłaszanie kandydatur ludzi i zespołów rzetelnie umotywowanymi wnioskami. Zgłoszenia przyjmujemy przez cały kwiecień. Prosimy je kierować pod adresem redakcji: „Skrzydlata Polska", ul. Nowy Świat 24/2, 00-373 Warszawa, z dopiskiem na kopercie: BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Zgłoszone kandydatury zostaną przez redakcję skonsultowane i zaopiniowane przez czynniki społeczne. Listę laureatów ogłosimy w numerze „Skrzydlatej Polski" na Święto Lotnictwa – 23 sierpnia br. Laureaci BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ otrzymają pamiątkowe dyplomy i znaczki. **(jrk)**

ZMARLI

5 marca 1981, w wieku 59 lat, **ANTONI SŁOJOWSKI,** kpt. pil. w st. spocz.
11 marca 1981, w wieku 78 lat, doc. dr **KAZIMIERZ KORDYLEWSKI,** astronom, długoletni członek i wiceprezes (1956–59) Polskiego Towarzystwa Astronomicznego, emerytowany pracownik Obserawtorium Astronomicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

W NASTĘPNYM NUMERZE

NASZA OKŁADKA

Jacek Dankowski, najmłodszy na liście najlepszych szybowników 1980 r. opracowanej przez „Skrzydlatą Polskę". Nasze honorowe wyróżnienie roku – CUMULUSY'80 – przypadły jednak bardziej doświadczonym szybownikom, o czym piszemy na str. 4–5.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

Z LOTU PO SWIECIE

● **ZSRR.** 12 marca wyniesiono na orbitę okołoziemską statek Sojuz-T-4. Dwuosobową załogę stanowili: dowódca Władimir Kowalonok i inżynier pokładowy Wiktor Sawinych. W. Sawinych jest setnym kosmonautą świata w dwudziestopięcioleciu załogowych lotów kosmicznych. Celem lotu była stacja Salut-6, która wraz ze statkiem transportowym Progress-12 tworzy zespół orbitalny. Niewykluczone, iż lot obu kosmonautów zapowiada nowy cykl doświadczeń na pokładzie Saluta, w tym także kosmonautów z Mongolii i Rumunii.

● **USA.** W wieku 86 lat zmarł John Northrop, konstruktor i pionier amerykańskiego przemysłu lotniczego działający od 1916 r. Twórca samolotów cywilnych i wojskowych.

● **ZSRR.** Inż. B. Romanienko podaje w nr. 1 z roku bieżącego miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika" interesujące dane o pierwszym radzieckim silniku odrzutowym z dopalaczem. Silnik taki powstał w zespole I. Merkułowa w biurze konstrukcyjnym S. Ławoczkina, gdzie prace rozpoczęto w 1945 r. W 1947 r. samolot Ła-156 z silnikiem RD-10 osiągnął prędkość 926 km/h, a następnie 1050 km/h.

● **CSRS.** W roku bieżącym przypada 30-lecie działalności masowej organizacji SVAZARM, która powstała 2 listopada 1951 r. W łonie tej organizacji uprawiane są również sporty lotnicze.

● **FRANCJA.** Przedsiębiorstwo Air France likwiduje w roku bieżącym wysłużone samoloty Caravelle, a wkrótce i B-707. Spodziewany jest natomiast w roku bieżącym zakup 3 aerobusów A 300 B4, 2 Boeingów 747 i 4 Boeingów B-727.

● **AUSTRALIA.** Przedsiębiorstwo Qantas obchodzi w br. 60-lecie swej działalności. Powstało w 1920 r., a pierwszego pasażera przewiozło 20 listopada 1922 r. na pokładzie dwumiejscowego samolotu, dwupłatowca Armstrong-Whithworth. Obecnie Qantas przewozi 2 mln pasażerów rocznie.

● **RFN.** Najmłodszym w RFN pilotem lekkich samolotów dwusilnikowych jest 18 i pół letni Axel Maurer. Na samolocie Piper Turbo Aztec wylatał już ponad 200 godzin. Latanie na takim samolocie jest jednak kosztowne... Aby zarobić na krótki lot nad lotniskiem, przedsiębiorczy Axel myje samoloty w swym aeroklubie. Teraz szkoli się w akrobacji samolotowej, a po maturze chce zgłosić się do Lufthansy, gdzie pragnie zostać pilotem zawodowym.

● **CHRL.** Prasa zachodnia podaje – dość spóźnioną – informację o pierwszych krajowych szybowcowych rekordach. W końcu czerwca ub. r. na zawodach w randze mistrzostw zorganizowanych po 10-letniej przerwie, studentka Zhong-Yirong na trasie trójkąta 100 km osiągnęła prędkość 114,04 km/h. W grupie mężczyzn Quansheng na trasie trójkąta 100 km uzyskał 100,45 km/h. W klasie szybowców dwumiejscowych uzyskano na tejże trasie 72 km/h.

● **CSRS.** Przedsiębiorstwo SLOV-AIR zajmujące się pracami agrolotniczymi dysponuje 36 samolotami An-2 zakupionymi w Polsce.

● **USA.** Po znanej nagrodzie im. Kremera dla samolotów-mięśniolotów, pajawiła się nagroda im. Igora Sikorsky'ego za śmigłowiec-mięśniolot. 10 tys. dolarów USA otrzyma ten kto zdoła utrzymać się 1 minutę w zawisie na średniej wysokości 3 m ponad kwadratowym polem o boku 10 km. Naturalnie, chodzi o statek cięższy od powietrza. Regulamin nagrody można otrzymać w amerykańskim stowarzyszeniu śmigłowcowym: AHS 1325 18th Street NW. Suite 103 Washington D.C. 200 36. USA.

● **BRAZYLIA.** Do końca ub. r. eksploatowano na całym świecie 120 samolotów Banteirante dla lokalnej komunikacji. Najwięcej w USA (35 samolotów).

● **ZSRR.** 10 lutego otwarto w Moskwie centralę kontroli obszaru powietrznego dla potrzeb lotnictwa cywilnego. Centrala ta została zakupiona w Szwecji (Datataab) i umożliwia jednoczesną kontrolę 325 samolotów.

● **USA.** W lutym w wieku 88 lat zmarł Donald W. Douglas, pionier lotnictwa i przemysłu amerykańskiego. Douglas był twórcą wielu samolotów cywilnych i wojskowych, a sławę zyskał jego wszechstronny DC-3 zbudowany w 1935 r. znany podczas II wojny światowej jako transportowiec, który przyczynił się do zwycięstwa aliantów. Samolot ten budowany był w ZSRR z licencji jako Li-2.

● **FINLANDIA.** Spółka Eiriavion sprzedała prawa do produkcji szybowca PIK-20E francuskiej wytwórni Siren. Wytwórnia fińska ma, jak wynika z doniesień prasowych, trudności finansowe i nie była w stanie uruchomić produkcji seryjnej tego typu szybowca. Tym samym Francja będzie budować obecnie szybowce fińskie.

latać efektywnie i atrakcyjnie

Chciałbym i ja zabrać głos w ogólnej dyskusji dotyczącej lotnictwa cywilnego. Porównując organizację szkolenia i latania sportowego w Polsce z lataniem aeroklubowym w innych krajach można by wyciągnąć wniosek, że jesteśmy najbogatszym krajem w Europie, a może i na świecie. Tylko my możemy bowiem pozwolić sobie na szkolenie szybowcowe, latając za samolotami „żłopiącymi" w czasie holowania po 60, a nawet i 70 l paliwa na godzinę, czy na posiadanie tak licznego personelu etatowego. Nie popełnię chyba błędu twierdząc, że liczba latających efektywnie w ciągu całego sezonu pilotów sportowych (wyłączam szkolących się podstawowo, bo oni latają tylko jeden miesiąc w roku) jest mniejsza od liczby personelu etatowego. Najwyższy chyba czas, aby się nad tym wszystkim zastanowić.

Moja propozycja (oczywiście — do dyskusji) jest następująca:

1. Personel etatowy dużego aeroklubu regionalnego: szef szkolenia (instr. szybowcowy i samolotowy I kl.); instruktor sekcji samolotowej; instruktor sekcji szybowcowej; instruktor sekcji spadochronowej; szef techniczny, mechanik samolotowy, mechanik szybowcowy; księgowy (razem 8 osób). Funkcję kierownika przejąłby Zarząd, zastępcy do spraw propagandy — wszyscy członkowie aeroklubu. W aeroklubach — w których kierownikiem powinien być wojskowy — obowiązkowo w zarządzie powinien być wyższy oficer lotnictwa.

Należy w większym stopniu oprzeć pracę aeroklubu o działalność społeczną. Zalety: zmniejszenie funduszu płac przy jednoczesnym wzroście zarobków personelu etatowego. Dotychczas (wystarczy przeliczyć) prawie cała dotacja dla APRL przeznaczona jest na płace.

2. Rekrutacja na szkolenie — poprzez tzw. rocznik zerowy. Metoda taka z powodzeniem stosowana jest od pewnego czasu w Lesznie. Aby latanie sportowe i w ogóle aerokluby w przyszłości oprzeć szerzej niż dotychczas na działalności społecznej, społeczników należy wychowywać już teraz. Metoda polega na tym, aby młodzież (minimum 15-letnia, ale także i starsza, np. studenci) w miarę swych możliwości przychodziła na lotnisko, pomagała na starcie w pracach porządkowych itp. W zimie — szkolenie teoretyczne, w roku następnym — szkolenie praktyczne.

Zalety: wyeliminowanie przypadkowych ludzi, którzy rezygnują z latania po, albo nawet w trakcie szkolenia podstawowego; stwarzanie silnych więzi między młodzieżą a aeroklubami; niezaprzeczalne walory wychowawcze; możliwość lepszego i pełniejszego poznania przyszłych uczniów przez instruktorów; wcześniejsze zapoznanie się przyszłych uczniów-pilotów z organizacją lotów, poznanie sprzętu itp.; w perspektywie — zwiększenie liczby aktywnie latających pilotów.

3. Szkolenie podstawowe na szybowcach. Koniecznie wrócić do wyciągarek (można, czego przykładem jest m. in. Aeroklub Wrocławski) lub szkolić na motoszybowcach (w przyszłości). Organizować szkoły szybowcowe — jedną na okręg sportowy, które działałyby 3 miesiące w roku. Taka szkoła szybowcowa to 6 namiotów 10-osobowych + 1 na stołówkę, 4—5 szybowców szkolnych, 2—3 wyciągarki, 2 ściągarki, 4 instruktorów (praktykantów) społecznych na każdy miesiąc, 1 etatowy instruktor I klasy, 2 mechaników, samochód dostawczy. Siłami wszystkich aeroklubów w okręgu szkołę taką można zorganizować bez żadnych nakładów inwestycyjnych, na jakimś lądowisku.

Zalety: mniejszy koszt szkolenia; organizowanie szkolenia przez każdy aeroklub z osobna absorbuje dotychczas zbyt dużo sił i środków; poprawa bezpieczeństwa lotów (bo na jednym lotnisku latają tylko uczniowie lub tylko piloci treningowi i wyczynowi); zwiększenie intensywności latania wyczynowego i szkolenia do wyższych klas w aeroklubach; metoda zapewnia wyszkolenie ok. 150 osób w ciągu trzech miesięcy (przy wykładaniu jednocześnie dwóch startów latają 4 szybowce); zorganizowanie takiej szkoły niewiele kosztuje, jest dużo bardziej oszczędne.

4. Latanie wyczynowe (szybowcowe). Rozgrywanie mistrzostw Polski w trzech klasach (tak jak już sugerował P. Szczepański w nr. 5 „SP" z br.): otwartej (w ramach wiosennego obozu kadry); standard (w miejsce dotychczasowych mistrzostw Polski); klubowej (w perspektywie 15 m) — w miejsce II ligi w Lisich Kątach, na Żarze lub w Jeżowie. Kwalifikacja do mistrzostw Polski z zawodów okręgowych (w klasie klubowej, w przyszłości — standard) i CZS oraz z poprzedzających mistrzostw Polski. Zawody pozaligowe — mistrzostwa Polski juniorów oraz kobiet.

W Polsce powinny działać co najmniej trzy ośrodki wyczynowe z prawdziwego zdarzenia:

— Leszno (piloci przebywający na turnusach zdobywaliby diamenty za przeloty 300 i 500 km, członkowie kadry narodowej atakowaliby rekordy);

— Lisie Kąty (diamenty 300, 500), gdzie byłyby tylko szybowce klasy standard. Nie trzeba tu żadnych inwestycji, wystarczy tylko pole namiotowe. Piloci przyjeżdżaliby na turnus całymi rodzinami z własnymi namiotami lub przyczepami kempingowymi. Sądzę, że nawet gdyby ośrodek nie zapewniał wyżywienia, chętnych by nie brakowało.

— Żar (lub Bezmiechowa) — szybowce klasy klubowej (małe, zwrotne, wymarzone do latania w górach). Z uwagi na jezioro (Żar) i atrakcyjną okolicę — dobre miejsce na wczasy dla całej rodziny. Inwestycja — pole namiotowe. Gdyby co drugi aeroklub przekazał tam jednego Pirata, ośrodek byłby gotowy już w tym sezonie.

Należy czynić dalsze starania o poprawę koordynacji ruchu statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej.

W punktacji do oceny działalności aeroklubów proponuję zwiększyć liczbę punktów za działalność wyczynową.

Zalety: zwiększenie ilości startów w zawodach pilotów z krajowej czołówki; zwiększenie liczby pilotów startujących w zawodach najwyższej rangi, co podniosłoby ich poziom; możliwość poznania (w MP — klasa standard) wszystkich pilotów krajowej czołówki i tzw. bezpośredniego zaplecza (w tej chwili takiej możliwości nie ma); różnorodność terenu, nad którym rozgrywane byłyby zawody (w Lesznie niektórzy piloci latają już „na pamięć"); latanie w zaproponowanych ośrodkach podniosłoby atrakcyjność lotniczych wakacji, stworzyłoby możliwość uczestnictwa w nich całych rodzin.

Takiego latania serdecznie wszystkim życzę.

PAWEŁ FRĄCKOWIAK

TEN PIERWSZY ŚMIGŁOWIEC

Współczuję historykom, którzy kiedyś podejmą być może trud spisania dziejów naszego lotnictwa z drugiej dziesiątki lat po jego wskrzeszeniu w 1944 roku. Był to bowiem okres „szczególnie tajny", jeśli chodzi o wszystkie wydarzenia związane nie tylko z działalnością polskiego przemysłu lotniczego, ale nawet tego, ile szybowców mają w dyspozycji... poszczególne aerokluby. Nic więc dziwnego, że już dziś, zaledwie ćwierć wieku później, trudno ustalić fakty. Wszelkie wówczas czynione notatki były przedsięwzięciem dość ryzykownym, gdyż mogły zostać potraktowane jako gromadzenie informacji dla... wrogiego wywiadu. A oficjalnie też nie wszystko rejestrowano i próżno teraz szukać dokumentów.

Ta refleksja nasunęła mi się, kiedy po stwierdzeniu, że w bieżącym roku przypada 25-lecie oblatania pierwszego śmigłowca wyprodukowanego w świdnickiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, usiłowałem odnaleźć pilota, który wykonał ów dziewiczy lot. Trzeba było przepytać kilkadziesiąt osób związanych wówczas z wydziałem „Startu", aby dotrzeć do tej właściwej. Wielu ludzi owszem, pamiętało doskonale przebieg całej procedury przygotowania śmigłowca do pierwszego lotu, start i sam lot, a nawet owację, jaką zgotowano pilotowi po lądowaniu, ale kto pilotował ten pierwszy śmigłowiec SM-1?...

Wreszcie dotarłem do pilota doświadczalnego inż. Janusza Ochalika.

— Tak, to ja oblatywałem pierwszy świdnicki śmigłowiec — potwierdził.

— Czy pamiętam ten lot? Oczywiście. Było to wiosną 1956 roku. Dokładnie — 23 marca. Padał śnieg z deszczem, a więc pogoda nieszczególna jak na takie wydarzenie. A ja jeszcze nie byłem takim „śmigłowcowym orłem". No, ale otrzymałem polecenie i z lekką emocją wsiadłem do kabiny. Było nas kilku pilotów przeszkolonych w pilotażu śmigłowcowym i czułem się zaszczycony, że właśnie mnie przypadł w udziale pierwszy lot na pierwszym wyprodukowanym w Świdniku śmigłowcu.

Właściwie przebiegu samego lotu nie potrafię opowiedzieć, zbyt byłem wówczas skoncentrowany nad wykonaniem tysiąca czynności. Pamiętam jednak moment lądowania, kiedy już ustąpiło naprężenie fizyczne i psychiczne. Wszyscy, którzy obserwowali lot, składali mi gratulacje, ściskali, poklepywali. Dopiero po chwili uświadomiłem sobie, że to przecież ja im powinienem gratulować. Inżynierom, mistrzom, robotnikom — wszystkim, którzy budowali tego „esema", bo przecież dzięki nim pojawił się w naszym lotnictwie nowy statek powietrzny — SM-1.

W ciągu tych 25 lat od tamtego lotu oblatałem setki innych śmigłowców. SM-1, SM-2 i Mi-2 — to seryjne, a także prototypowy Mi-2M. Ale szczególnie sympatycznie wspominam właśnie ów pierwszy śmigłowiec. Wrócił zresztą po latach do Świdnika, po odbyciu swej służby w lotnictwie wojskowym. Oglądam go codziennie w drodze na lotnisko. Stoi bowiem niedaleko mego domu, tuż przy wjeździe do Świdnika, na cokole. Śmigłowiec — pomnik.

Przyjemnie jest tak popatrzeć na niego, przypomnieć sobie tamten lot, mieć świadomość, że to właśnie ja po raz pierwszy uniosłem go w powietrze. Albo raczej odwrotnie? Nie. To wspólnie razem wystartowali. I jest w nim cząstka moich dziś ponad 5 i pół tysiąca godzin spędzonych za sterami śmigłowców w ciągu — jak by nie było — 25 lat.

(not. cet)



Śmigłowcowy pilot doświadczalny inż. Janusz Ochalik, który przed 25 laty wystartował jako pierwszy na wyprodukowanym w Świdniku śmigłowcu.



...i pierwszy SM-1, dziś śmigłowiec-pomnik przy wjeździe do Świdnika.

Zdjęcia autora

„SKRZYDLATA POLSKA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

1. HENRYK MUSZCZYŃSKI (Aeroklub Leszczyński) – 39,5 pkt;
2. STANISŁAW WUJCZAK (Aeroklub Leszczyński) – 31 pkt;
3. ADAM SIKORA (Aeroklub Ostrowski) – 28 pkt;
4. JANUSZ CENTKA (Aeroklub Leszczyński) – 27,5 pkt;
5. STANISŁAW KLUK (Aeroklub Stalowowolski – 27 pkt;
6. JULIAN ZIOBRO (Aeroklub Podkarpacki) – 25,5 pkt;
7. ANDRZEJ ŚMIELKIEWICZ (Aeroklub Bielsko-Bialski) – 20,5 pkt;
8. STEFAN GEMBALCZYK (Aeroklub Rybnickiego Okr. Węglowego) – 18 pkt;
9. ALOJZY KUCZERA (Aeroklub Rybnickiego Okr. Węglowego) – 17 pkt;
10. JACEK DANKOWSKI (Aeroklub Leszczyński) – 11,5 pkt;

ZESPOŁOWO:

1. AEROKLUB LESZCZYŃSKI – 130 pkt;
2. AEROKLUB RYBNICKIEGO OKRĘGU WĘGLOWEGO – 94,66 pkt;
3. AEROKLUB STALOWOWOLSKI – 44,5 pkt;
4. AEROKLUB OSTROWSKI – 38 pkt;
5. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI – 36 pkt



ZŁOTY CUMULUS dla Henryka Muszczyńskiego
BIAŁE CUMULUSY dla Adeli Dankowskiej i Pelagii Majewskiej
CUMULUSOWE NIEBO dla Aeroklubu Leszczyńskiego

Po raz szesnasty drukujemy listy dziesięciu najlepszych wyników szybowcowych roku. Zgodnie z naszą tradycją zestawienia obejmują najlepsze wyniki polskich pilotów w konkurencjach wysokościowych, odległościowych i prędkościowych. Notujemy wyniki uzyskane na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Są to więc zestawienia wyników najlepszych bezwzględnie.

Zasady naszej klasyfikacji są następujące: za I miejsce — 10 pkt; za drugie — 9 pkt... za 10 miejsce — 1 pkt, z tym iż wynik uzyskany w jednym locie liczy się tylko raz. Oczywiście do klasyfikacji zaliczany jest wynik wyżej punktowany. O miejscu pilota w ogólnej klasyfikacji decyduje suma jego punktów. W klasyfikacji zespołowej liczy się suma punktów zdobytych przez pilotów — członków danego aeroklubu.

Zwycięzcom naszej klasyfikacji począwszy od 1975 r. przyznajemy honorowe wyróżnienia: ZŁOTY CUMULUS — dla pilota (pilotki) za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej; BIAŁY CUMULUS — dla najlepszej pilotki; CUMULUSOWE NIEBO — dla aeroklubu, którego piloci zdobyli łącznie największą liczbę punktów.

Zdobywcą ZŁOTEGO CUMULUSA za 1980 r. został Henryk Muszczyński z Aeroklubu Leszczyńskiego. Był najlepszym polskim szybownikiem ub. r., zanotował bowiem najbardziej znaczące sukcesy. Zwyciężył w zawodach państw socjalistycznych w klasie otwartej, jako pierwszy Polak przeleciał na szybowcu ponad 1 000 km, pokonał też, obok S. Kluka, rekordową trasę trójkąta 893 km. Złoty Cumulus zdobył po raz drugi — zdecydowanie i zasłużenie, czym potwierdził swoją wysoką formę i klasę, które miejmy nadzieję zaprezentuje w pełnej okazałości także podczas tegorocznych mistrzostw świata w Paderborn. Panu Henrykowi serdecznie gratulujemy.

Miejsca od 2 do 7 zajęli w kolejności: Stanisław Wujczak, Adam Sikora, Janusz Centka, Stanisław Kluk, Julian Ziobro i Andrzej Śmielkiewicz. Wszyscy należą do ścisłej czołówki krajowej, wszyscy też skutecznym lataniem potwierdzili swoje duże możliwości. 8 i 9 miejsca pilotów Aeroklubu ROW Stefana Gembalczyka i Alojzego Kuczery są potwierdzeniem ożywionego wyczynu w Rybniku i świadczą o dużych ambicjach górniczego aeroklubu.

Czołową dziesiątkę pilotów zamyka 17-letni Jacek Dankowski. Jest to nie tylko dowód systematycznego rozwoju tego utalentowanego pilota, ale także potwierdzenie faktu, iż młodzi coraz skuteczniej naciskają na pozycje mistrzów.

Dwie najlepsze panie w naszej klasyfikacji, Adela Dankowska i Pelagia Majewska zdobyły po 10 pkt, obie też ustanowiły w ub. r. po jednym rekordzie świata na szybowcu Halny: A. Dankowska z pasażerką S. Piątek — prędkość 93,7 km/h na trójkącie 500 km; P. Majewska z pasażerką V. Malcher — odległość 617,43 km po trasie docelowo-powrotnej. W pełni i jednakowo dwie nasze sławne rekordzistki zasłużyły na BIAŁE CUMULUSY. A. Dankowska otrzymuje to wyróżnienie po raz drugi, a P. Majewska — po raz pierwszy. Nasze serdeczne gratulacje.

CUMULUSOWE NIEBO po raz drugi z rzędu wywalczył Aeroklub Leszczyński, tym razem z przygniatającą przewagą nad rywalami. Punkty dla swego aeroklubu zdobyli: Henryk Muszczyński — 39,5; Stanisław Wujczak — 31; Janusz Centka — 27,5; Jacek Dankowski — 11,5; Adela Dankowska — 10; Mariusz Poźniak — 5,5; Ireneusz Dobczyński — 3; Marian Duda — 2. Też serdecznie gratulujemy sukcesu.

Uznanie należy się także następnym w klasyfikacji czterem aeroklubom. Ich wysokie miejsca to dowód klasy pilotów, którzy jednak znaczną część swych wyczynów uzyskali poza macierzystym aeroklubem, przede wszystkim w Centrum Szybowcowym w Lesznie. Chlubnym wyjątkiem jest tu Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, reprezentowany w naszych zestawieniach aż przez 13 pilotów, którzy niemal wszystkie klasyfikowane przez nas wyczyny uzyskali po starcie z Rybnika. Poza Aeroklubem Leszczyńskim — Centrum Szybowcowym, gdzie ze zrozumiałych względów są największe możliwości latania, właśnie Aeroklub ROW zaimponował w 1980 r. rozmachem i skutecznością wyczynu szybowcowego.

A oto piloci, którzy zdobyli punkty dla pozostałych czołowych w naszej klasyfikacji aeroklubów:

2. Aeroklub ROW: Stefan Gembalczyk — 18; Alojzy Kuczera — 17; Marek Chmiel — 10; Jerzy Makula — 10; Michał Krakowczyk — 7; Ryszard Kochman — 6,66; Andrzej Lipiński — 7,5; Krzysztof Mikołajczyk — 7,5; Wacław Gojny — 5; Tadeusz Mężyk — 3; Stanisław Słobodzian — 3.

3. Aeroklub Stalowowolski: Stanisław Kluk — 27; Henryk Poźniak — 7; Zbigniew Walas — 7; Stanisław Stachurski — 3,5.

4. Aeroklub Ostrowski: Adam Sikora — 28; Roman Karbolewski — 5; Jerzy Mierkiewicz — 5.

5. Aeroklub Bielsko-Bialski: Andrzej Śmielkiewicz — 20,5; Franciszek Piwowarczyk — 9; Stanisław Zientek — 5; Franciszek Kępka — 1,5.

Łącznie na naszych listach znalazło się 69 pilotów (w tym 3 kobiety) z 26 aeroklubów. Poza niewątpliwymi osiągnięciami wielu pilotów i czołowych aeroklubów są niestety, także aerokluby, gdzie wyczyn szybowcowy, zwłaszcza na wysokim poziomie, nie jest uprawiany. Przegląd zamieszczonych zestawień daje też pewien pogląd, które z szybowcowych konkurencji i z jakim skutkiem są preferowane przez organizatorów latania wyczynowego i samych szybowników.

Przy okazji przypominamy dotychczasowych zdobywców naszych szybowcowych wyróżnień:

ZŁOTY CUMULUS: 1975 r. — Henryk Muszczyński (Aeroklub Ostrowski); 1976 i 1977 — Julian Ziobro (Aeroklub Podkarpacki); 1978 r. — Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowowolski); — 1979 r. — Franciszek Kępka (Aeroklub Bielsko-Bialski); 1980 — Henryk Muszczyński (Aeroklub Leszczyński).

BIAŁY CUMULUS: 1975 — Halina Rynkiewicz (Aeroklub Warszawski); 1976 r. — nie przyznano; 1977 r. — Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński); — 1978 i 1979 r. — nie przyznano; 1980 r. — Adela Dankowska (Aeroklub Leszczyński) i Pelagia Majewska (Aeroklub Warszawski).

CUMULUSOWE NIEBO: 1975 r. — Aeroklub Poznański; 1976 r. — Aeroklub Bielsko-Bialski; 1977 r. — Aeroklub Podkarpacki; 1978 r. — Aeroklub Stalowowolski; 1979 r. — Aeroklub Leszczyński; 1980 r. — Aeroklub Leszczyński.

Pragniemy podkreślić, że podczas ubiegłorocznych mistrzostw Polski w Lesznie laureaci naszych wyróżnień otrzymali specjalnie wydrukowane dyplomy. Będziemy je wręczać na bieżąco, ale przy jakiejś godnej okazji, np. podczas mistrzostw Polski.

Dziękując wszystkim pilotom — i pilotkom — za sportową walkę, a aeroklubom i ośrodkom centralnym za organizację latania szybowcowego, pragniemy przypomnieć, że celem naszej klasyfikacji jest wychodzenie naprzeciw wszechstronnej, sportowej działalności szybowcowej. Zachęcamy więc wszystkie aerokluby i wszystkich pilotów do aktywnego latania również w bieżącym sezonie.

Chętnie wysłuchamy opinii co do ewentualnego ulepszenia naszej klasyfikacji. Chcielibyśmy bowiem, aby CUMULUSY były klasyfikacją jak najbardziej obiektywną i pożyteczną dla naszego szybownictwa.

W mozolnym zestawieniu wyników pomogła nam, jak zwykle, Urszula Śliwak z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL oraz Centrum Szybowcowe w Lesznie, aerokluby regionalne i piloci, którzy na naszą prośbę opublikowaną w kilku numerach SP przesłali do redakcji najlepsze rezultaty szybowcowe 1980 r. Bardzo im za to dziękujemy.

(HEK)



Laureaci szybowcowych CUMULUSÓW'80 — w kolejności: H. Muszczyński, A. Dankowska (z mężem Józefem, trenerem kadry narodowej) i P. Majewska.
Zdjęcia: B. Koszewski (2) i H. Muszczyński



10 najlepszych wyników szybowcowych 1980

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord świata: Paul F. Bikle (USA) — 14 102 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 12 560 m (1966 r.)
Rekordowa przeciętna — 8872 m (1976 r.)
Przeciętna 1980 r. — 6606,3 m

1.	Włodzimierz Grabek (Warszawa)	— 7833 m
2.	Jan Mirański (Nowy Targ)	— 7460 m
3.	Adam Krasnodębski (Opole)	— 6810 m
4.	Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 6550 m
5.	Stanisław Abramowicz (Elbląg)	— 6510 m
6.	Paweł Jazienicki (Dęblin)	— 6310 m
7.	Andrzej Śnieg (Dęblin)	— 6310 m
8.	Adam Stark (Bydgoszcz)	— 6210 m
9.	Andrzej Kwapisz (Katowice)	— 6110 m
10.	Dariusz Kaczor (Bydgoszcz)	— 5960 m

ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTA

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) — 1306 km (1981 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola), Henryk Muszczyński (Leszno) — 893,1 km (1980 r.)

1—2.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 893 km
	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 893 km
3.	Stefan Gembalczyk (Rybnik)	— 644 km
4.	Marek Chmiel (Rybnik)	— 633 km
5.	Marek Korneć (Jelenia Góra)	— 548 km
6.	Józef Herczyński (Toruń)	— 542 km
7—10.	Bogdan Kasprzycki (Lubin)	— 525 km
	Krzysztof Mróz (Lubin)	— 525 km
	Ryszard Naturalny (Częstochowa)	— 525 km
	Mariusz Tajchman (Częstochowa)	— 525 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 KM

Rekord świata: Georg Eckle (RFN) — 151,28 km/h (1979 r.)
Rekord Polski: Julian Ziobro (Krosno) — 116,769 km/h (1980 r.)
Rekordowa przeciętna — 110,37 km/h (1980 r.)

1.	Julian Ziobro (Krosno)	— 117,23 km/h
2.	Stanisław Wujczak (Leszno)	— 116,78 km/h
3.	Adam Sikora (Ostrów)	— 115,45 km/h
4.	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 111,65 km/h
5.	Jan Madejczyk (Warszawa)	— 110,84 km/h
6.	Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 110,04 km/h
7.	Mirosław Królikowski (Warszawa)	— 108,08 km/h
8.	Andrzej Ignaczak (Wrocław)	— 106,57 km/h
9.	Stanisław Witek (Wrocław)	— 104,23 km/h
10—11.	Jacek Dankowski (Leszno)	— 102,83 km/h
	Mariusz Poźniak (Leszno)	— 102,83 km/h

PRZEWYŻSZENIE

Rekord świata: Paul F. Bikle (USA) — 12 894 m (1961 r.)
Rekord Polski: Stanisław Józefczak, pasażer Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 11 680 m (1966 r.)
Rekordowa przeciętna — 7020,5 m (1967 r.)
Przeciętna 1980 r. — 5383,2 m

1.	Włodzimierz Grabek (Warszawa)	— 5852 m
2.	Adam Krasnodębski (Opole)	— 5750 m
3.	Stanisław Abramowicz (Elbląg)	— 5600 m
4.	Paweł Jazienicki (Dęblin)	— 5450 m
5.	Andrzej Śnieg (Dęblin)	— 5450 m
6.	Andrzej Kwapisz (Katowice)	— 5250 m
7.	Adam Stark (Bydgoszcz)	— 5250 m
8.	Dariusz Kaczor (Bydgoszcz)	— 5100 m
9.	Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	— 5080 m
10.	Jan Mirański (Nowy Targ)	— 5050 m

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

Rekord świata: Ken B. Briegleb (USA) — 165,348 km/h (1974 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 152,73 km/h (1973 r.)
Rekordowa przeciętna — 122,565 km/h (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 116,535 km/h

1.	Jerzy Makula (Rybnik)	— 127,74 km/h
2.	Mieczysław Olszewski (Toruń)	— 126,79 km/h
3.	Alojzy Kuczera (Rybnik)	— 118,20 km/h
4.	Zbigniew Walas (Stalowa Wola)	— 117,77 km/h
5.	Tomasz Kawa (Gliwice)	— 117,04 km/h
6.	Roman Karbolewski (Ostrów)	— 116,70 km/h
7—8.	Stanisław Stachurski (Stalowa Wola)	— 113,33 km/h
	Piotr Wojda (Białystok)	— 113,33 km/h
9.	Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 108,38 km/h
10.	Paweł Baranowski (Łódź)	— 106,07 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 600 KM

Najlepszy wynik krajowy: Marek Chmiel (Rybnik) — 96,42 km/h (1980 r.)
Rekordowa przeciętna — 79,631 km/h (1976 r.)

1.	Marek Chmiel (Rybnik)	— 96,42 km/h
2.	Stefan Gembalczyk (Rybnik)	— 82,80 km/h

PRZELOT OTWARTY

Rekord świata: Hans Werner Grosse (RFN) — 1460,8 km (1972 r.)
Rekord Polski: Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — 848,9 km (1969 r.)
Rekordowa przeciętna — 760,4 km (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 616,7 km

1.	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 1016 km*
2.	Janusz Centka (Leszno)	— 945 km*
3.	Stanisław Wujczak (Leszno)	— 670 km*
4.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 548 km*
5.	Mirosław Cania (Łódź)	— 545 km*
6.	Jerzy Mierkiewicz (Ostrów)	— 530 km*
7.	Andrzej Stanisławski (Zielona Góra)	— 492 km*
8.	Ireneusz Dobczyński (Leszno)	— 481 km*
9.	Marian Duda (Leszno)	— 474 km*
10.	Zdzisław Morawski (Częstochowa)	— 466 km*

* — po trasie łamanej

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

Najlepszy wynik krajowy: Jan Madejczyk (Warszawa) — 125,63 km/h (1979 r.)
Rekordowa przeciętna — 121,166 km/h (1979 r.)
Przeciętna 1980 r. — 114,51 km/h

1.	Janusz Centka (Leszno)	— 121,36 km/h
2—5.	Adam Sikora (Ostrów)	— 115,25 km/h
	Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 115,25 km/h
	Stanisław Wujczak (Leszno)	— 115,25 km/h
	Julian Ziobro (Krosno)	— 115,25 km/h
6.	Stanisław Zientek (Bielsko-Biała)	— 114,43 km/h
7.	Józef Herczyński (Toruń)	— 113,05 km/h
8.	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 112,82 km/h
9.	Mirosław Królikowski (Warszawa)	— 111,25 km/h
10.	Jacek Dankowski (Leszno)	— 111,19 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 750 KM

Rekord świata: Georg Eckle (RFN) — 141,13 km/h (1978 r.)
Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 94,54 km/h (1980 r.)

1.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 94,54 km/h
2.	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 93,50 km/h

PRZELOT DOCELOWY

Rekord świata: D. P. Speight, S. H. Georgeson, B. L. Drake (Nowa Zelandia) — 1254,26 km (1978 r.)
Rekord Polski: Franciszek Kępka, pasażer Edward Łopatko (Bielsko-Biała) — 636,6 km (1962 r.)
Rekordowa przeciętna — 527,3 km (1971 r.)

1.	Lech Kasprowicz (Lubin)	— 540 km*
2.	Franciszek Piwowarczyk (Bielsko-Biała)	— 350 km
3—4.	Andrzej Lipiński (Rybnik)	— 322 km
	Krzysztof Mikołajczyk (Rybnik)	— 322 km
5.	Marek Borycki (Katowice)	— 317 km
6.	Elżbieta Koźma (Jelenia Góra)	— 302 km

* — po trasie łamanej

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

Rekord świata: Walter Neubert (RFN) — 153,43 km/h (1972 r.)
Rekord Polski: Edward Makula (Katowice), pasażer John Serafin — 122,063 km/h (1974 r.)
Rekordowa przeciętna — 109,933 km/h (1978 r.)
Przeciętna 1980 r. — 104,388 km/h

1.	Adela Dankowska (Leszno)	— 109,18 km/h
2.	Jacek Dankowski (Leszno)	— 108,59 km/h
3.	Julian Ziobro (Krosno)	— 107,65 km/h
4—5.	Adam Sikora (Ostrów)	— 105,17 km/h
	Stanisław Wujczak (Leszno)	— 105,17 km/h
6.	Mariusz Poźniak (Leszno)	— 104,61 km/h
7.	Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 103,64 km/h
8.	Edmund Janowski (Toruń)	— 101,97 km/h
9—10.	Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	— 98,95 km/h
	Stanisław Witek (Wrocław)	— 98,95 km/h

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 300 KM

Rekord Polski: Julian Ziobro (Krosno) — 122,691 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna — 114,055 km/h (1977 r.)
Przeciętna 1980 r. — 100,567 km/h

1.	Henryk Muszczyński (Leszno)	— 109,47 km/h
2.	Janusz Trzeciak (Rzeszów)	— 106,97 km/h
3.	Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	— 104,00 km/h
4.	Jan Bala (Słupsk)	— 101,33 km/h
5.	Adam Sikora (Ostrów)	— 100,02 km/h
6.	Waldemar Jaworski (Świdnik)	— 99,95 km/h
7.	Stefan Makne (Poznań)	— 97,29 km/h
8.	Stanisław Witek (Wrocław)	— 96,99 km/h
9.	Andrzej Ignaczak (Wrocław)	— 96,00 km/h
10.	Jacek Dankowski (Leszno)	— 94,55 km/h

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord świata: Karl H. Striedieck (USA) — 1634,7 km (1977 r.)
Rekord Polski: Henryk Muszczyński (Ostrów Wlkp.) — 821,3 km (1975 r.)
Rekordowa przeciętna — 528,4 km (1975 r.)
Przeciętna 1980 r. — 509,1 km

1.	Pelagia Majewska (Warszawa)	— 617 km
2—3.	Janusz Centka (Leszno)	— 512 km
	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 512 km
4—6.	Ryszard Kochman (Rybnik)	— 510 km
	Michał Krakowczyk (Rybnik)	— 510 km
	Alojzy Kuczera (Rybnik)	— 510 km
7—9.	Wacław Gojny (Rybnik)	— 508 km
	Tadeusz Mężyk (Rybnik)	— 508 km
	Stanisław Słobodzian (Rybnik)	— 508 km
10—11.	Sławomir Brzostowski (Białystok)	— 396 km
	Paweł Wojda (Białystok)	— 396 km

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 400 KM

Najlepszy wynik krajowy: Julian Ziobro (Krosno) — 115,81 km/h (1977 r.)
Rekordowa przeciętna — 93,518 km/h (1976 r.)

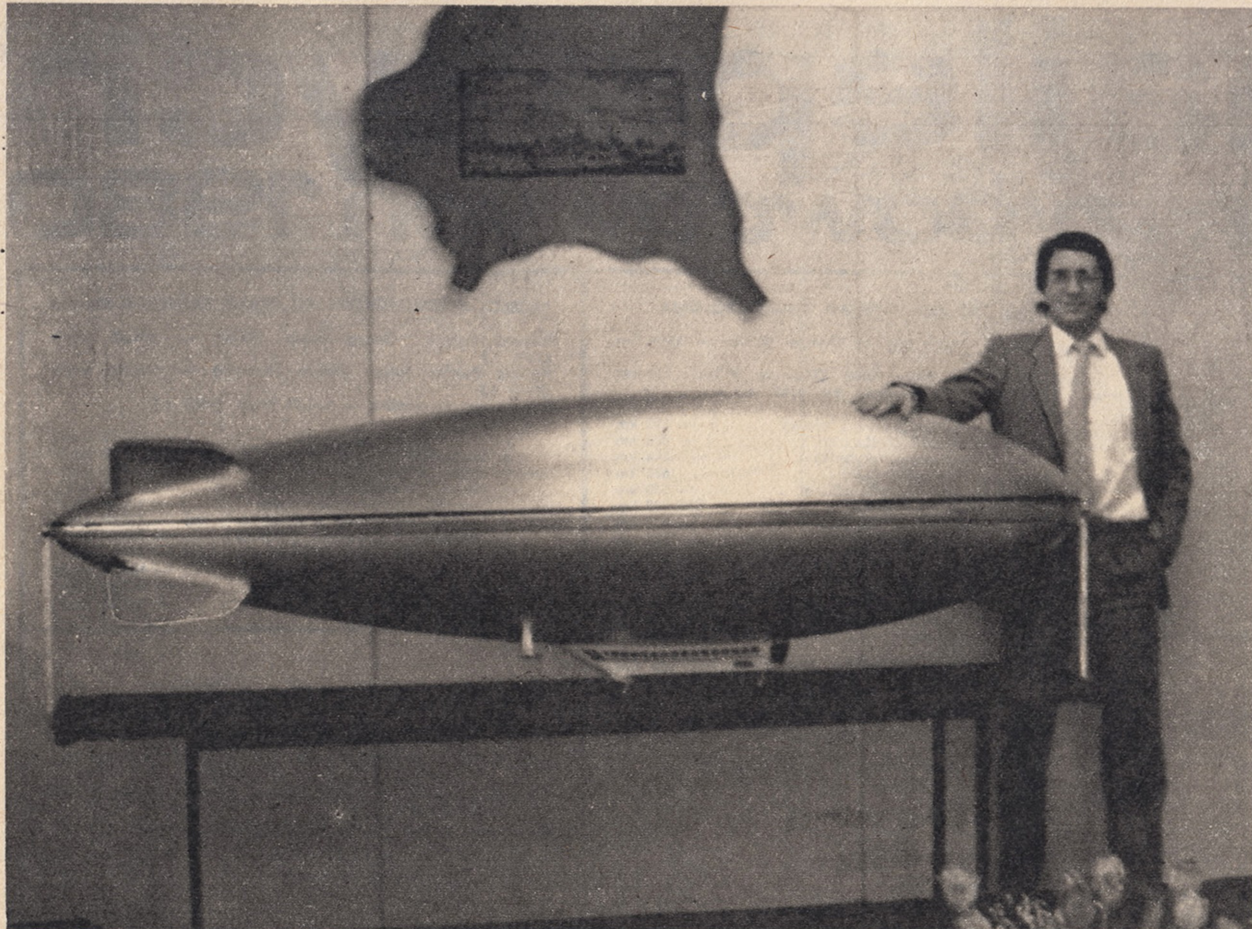
1.	Paweł Baranowski (Łódź)	— 89,70 km/h
2.	Stefan Gembalczyk (Rybnik)	— 74,94 km/h

Zestawił: HENRYK KUCHARSKI

PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE DOCELOWO-POWROTNEJ 500 KM

Rekord Polski: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 98,729 km/h (1980 r.)

1.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 98,73 km/h
2.	Alojzy Kuczera (Rybnik)	— 96,78 km/h
3.	Janusz Centka (Leszno)	— 96,60 km/h
4.	Michał Krakowczyk (Rybnik)	— 80,88 km/h
5.	Pelagia Majewska (Warszawa)	— 79,67 km/h
6.	Wacław Gojny (Rybnik)	— 79,14 km/h
7.	Ryszard Kochman (Rybnik)	— 77,82 km/h
8.	Stanisław Słobodzian (Rybnik)	— 76,20 km/h
9.	Tadeusz Mężyk (Rybnik)	— 74,78 km/h



Alfred Lenarciaq przy modelu sterowca A-1, produkowanego obecnie w Kanadzie.

buduję sterowiec w KANADZIE

— **Buduję sterowiec...** Tak zaczyna swój list do redakcji pan ALFRED LENARCIAQ z Montrealu. — **Czytam dosyć często Wasze pismo, gdyż można je dostać w Montrealu. Znam zatem Wasze artykuły o sterowcach z lat 1977 i 1979. A mnie sterowce interesują szczególnie...**

Mgr inż. Lenarciaq jest Kanadyjczykiem urodzonym i wychowanym w Polsce. Jest inżynierem mechanikiem i przemysłowcem. Jest również jednym z założycieli i głównym akcjonariuszem i wiceprezesem międzynarodowej firmy, która buduje pierwszy kanadyjski sterowiec do prac budowlanych i transportowych, szczególnie w północnych rejonach Kanady.

Projekt sterowca rodził się pięć lat. Firma Aerostat, o której wspomina pan Lenarciaq, współpracowała przed laty z jedną z wytwórni w RFN, która produkowała sterowce dla celów reklamowych. W 1979 r. demonstrowali swe wyroby w Japonii dla UNICEF. Byli również współtwórcami sterowca brytyjskiego, odwiedzili wiele państw i kontynentów, poszukując specjalistów zajmujących się budową aerostatów w dniach rozkwitu tych statków powietrznych. Od 1980 r. firma Aerostat jest całkowicie kanadyjska i ma swe biura w Montrealu na wyspie Ile des Soeurs, a wytwórnie na lotnisku Bromont, niedaleko Montrealu. Pan Lenarciaq (czyli jak nam oświadcza — po prostu po polsku Lenarciak) informuje w swym liście — **Mamy wielomilionowy kapitał i konkretne zamówienia na nasze aerostaty... Dużo się pisze w prasie kanadyjskiej na nasz temat, a także o sterowcach i możliwości powrotu do przewozu towarów zwłaszcza tam, gdzie infrastruktura jest niewystarczająco rozbudowana lub nieopłacalna do rozbudowania... Przesyłam zdjęcie modelu naszego sterowca (w podziałce 1:50), który przeznaczony jest do badań tunelowych... Sterowiec znajduje się w trakcie budowy, o czym zaświadczyć może drugie zdjęcie, na którym widoczne są gotowe podzespoły — części ogonowej sterowca.....**

I tyle Pan Lenarciaq, kierownik zespołu budującego pierwszy kanadyjski sterowiec.

Z prasy zachodniej natomiast dowiedzieliśmy się, że sterowiec tymczasowo oznaczony jest symbolem A-1 ma być produkowany seryjnie, po przejściu naturalnie wszystkich prób w locie. Jest to aerostat o udźwigu około 5000 kg. Do napędu sterowca zastosowane zostaną dwa silniki spalinowe obracające śmigła. I jeszcze jedna ciekawostka techniczna. Zanim powstanie prototyp sterowca, jego model zbudowany w odpowiedniej podziałce zostanie wypróbowany jako obiekt zdalnie kierowany. Budowa sterowca ma być orientacyjnie zakończona za dwa lata. Przygotowywany jest również bardziej rozwinięty projekt sterowca o udźwigu około 20 000 kg. Planuje się budowę siedmiu sterowców o różnym udźwigu. Niewykluczona jest budowa sterowca-giganta o udźwigu około 1000 ton i długości około 300 m.

Inicjatywa budowy sterowców wywołana została poważnym i stale rosnącym kryzysem paliwowym na świecie. Ekonomiści widzą w sterowcach możliwość znacznego zaoszczędzenia paliwa i potanienia transportu powietrznego. Jak obliczają kanadyjscy specjaliści, z panem Lenarciaqiem na czele, sterowiec o udźwigu 5000 kg można eksploatować płacąc 600 dolarów za godzinę lotu, podczas gdy na przykład za godzinę lotu śmigłowcem z identycznym ładunkiem trzeba płacić obecnie 3000 dolarów. Godzina lotu sterowca o udźwigu 20 ton wyniesie 1000 dolarów, podczas gdy śmigłowcem można unieść tylko połowę tego ładunku, płacąc 9000 dolarów za godzinę lotu! Argumenty na pewno przekonywające, jak wszędzie, gdzie chodzi o koszty. Sterowce o małym udźwigu nadawać się będą do patrolowania łowisk morskich, sterowce o średnim udźwigu będą wygodne do dozoru morskiego dalszego zasięgu, naprawy instalacji i przewodów. Sterowce duże zdolne będą do transportu konstrukcji, na przykład przewodów gazociągów czy urządzeń wydobywczych ropy naftowej. W transporcie pasażerskim specjaliści firmy Aerostat myślą o sterowcu wyposażonym w kabinę ciśnieniową — podobnie jak samoloty, latającym na wysokości 9—10 000 m z prędkościami od około 80 km/h do około 180 km/h przy wykorzystaniu silników turbośmigłowych. Sterowiec pasażerski jak i budowlany wypełnione będą helem.

Zainteresowanie sterowcami wzrasta coraz bardziej. Kanadyjskimi konstrukcjami interesują się nawet niektóre kraje afrykańskie. O tym, jak dalej potoczą się sprawy sterowców, zadecyduje niewątpliwie doskonałość ich konstrukcji, niezawodność i niskie koszty eksploatacji. Entuzjaści sterowców wysuwają stale na naczelne miejsce uniwersalność aerostatów, które nie wymagają budowy kosztownych dróg startowych, mogą utrzymywać się w powietrzu znacznie dłużej niż jakiekolwiek inne statki powietrzne, a w przypadku awarii nawet wszystkich silników nie muszą również tracić nadziei na pomyślne lądowanie. Przytaczany jest ważki argument: podczas II wojny światowej sterowce użytkowane przez marynarkę USA przeleciały ponad 20 milionów mil morskich (36 mln km), bez wypadku, nie licząc jednej ofiary śmiertelnej na skutek akcji zbrojnej nieprzyjaciela, a nie wady czy awarii aerostatu.

Prezesem wspomnianej firmy Aerostat jest pan Claude Bélanger. On też podjął myśl budowy sterowców dla potrzeb gospodarki narodowej w Kanadzie w 1971 r. Obecnie mówi się, iż istnieje realna możliwość budowy około 200 sterowców rocznie dla zaspokojenia potrzeb tejże gospodarki w wielu państwach. Cieszy nas fakt, że w przedsięwzięciu tym czynny udział bierze nasz rodak pan Alfred Lenarciaq.

P.E.

...część ogonowa, już prawie wykończona.



LOT nowiny
Nr 226
marzec
1981

CENTRUM OBSŁUGI PASAŻERÓW PLL LOT — kiedy finał?

Od grudnia 1977 roku mieszkańcy stolicy i osoby przyjeżdżające do Warszawy mogą — w sąsiedztwie Dworca Centralnego PKP — „podziwiać" budowę obiektu, który w przyszłości służyć będzie także Polskim Liniom Lotniczym LOT. Gdy budowę rozpoczynano, przewidywano jej zakończenie 31. XII. 1980 roku. Termin więc minął i nie trzeba być fachowcem, aby stwierdzić, że obecny stan zaawansowania robót nie wskazuje na to, aby LOT i inne instytucje mogły się wprowadzić do wieżowca w tym roku.

— Nas również niepokoi tempo robót — mówi **Ryszard Dąbrówka**, dyrektor Centrum Obsługi Pasażerów w PLL LOT. W stosunku do planowanego jest ono co najmniej pięciokrotnie niższe. Na budowie pracuje 100 robotników, podczas gdy naszym zdaniem winno ich być co najmniej 500. Tego wymaga rozwinięty front robót i konieczność przynajmniej nie pogłębiania opóźnień. Aktualnie prace koncentrują się na montażu ścianek działowych, instalowaniu dźwigów, zakładaniu instalacji elektrycznych itp.

Jeżeli budowę zakończy się w ciągu 2—3 lat, to będzie ona mogła spłacić się w ciągu 7—9 lat. Przy obecnym tempie robót ocenia się, że zakończenie prac nastąpić może nie wcześniej niż za 6 czy 7 lat. Spowoduje to odpowiednie przesunięcie się i wydłużenie okresu samospłaty budynku.

— Jakie są przyczyny powstania opóźnień?

— Trzeba przyznać, że nie ominęły naszej budowy wszystkie choroby, które dotknęły polskie budownictwo. „Budimex", któremu angielski wykonawca Cementation International Limited z Londynu zlecił realizację, przekazał wykonawstwo bydgoskiemu Budopolowi. Nie musimy za cement i podobne rzeczy płacić dewizami, ale też i wykonawca nie ma cementu, stali, szkła i innych środków w niezbędnej ilości. Dochodzą do tego kłopoty z ludźmi i błędy w projektowaniu. Wiele rozwiązań projektowych nie jest zgodnych z polskimi normami budowlanymi. Efekt — trzeba naruszać harmonogram, poprawiać, przerabiać dokumentację. To trwa!

Myślę, że usprawiedliwieniem dla budowlanych — przynajmniej częściowo — może być fakt, iż tak skomplikowanego obiektu dotychczas polskie przedsiębiorstwa nie budowały. Pamiętać trzeba, że nie będzie to obiekt o jednorodnym przeznaczeniu. Spełniać będzie on kilka funkcji.

— Właśnie, czy moglibyśmy przypomnieć co będzie się znajdować w tym kompleksie budynków?

— Mówiąc najkrócej — na całość składa się 4-piętrowa część niska (wysokości Dworca Centralnego), w której będzie Air-Terminal z biurami obsługi pasażerów i pasaże handlowe. Wejście do hotelu będzie od ul. Emilii Plater po uprzednim poszerzeniu jezdni i od tej strony znajdować się będzie część hotelowa z rezerwacją, gabinetami kosmetycznymi, kwiaciarniami itp.

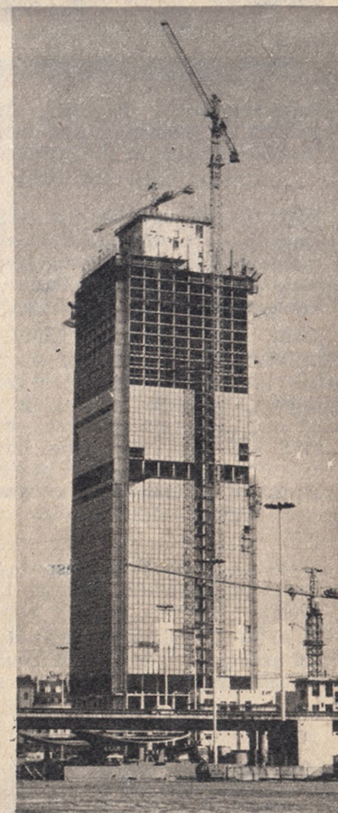
W podziemiach na dwóch poziomach (mogłyby one pomieścić boisko sportowe) będą: parking dla 150 samochodów, magazyny i urządzenia techniczne hotelu. Piętra od 5 do 19 — projektujemy przeznaczyć na biura dla central handlu zagranicznego, banków zagranicznych i biura LOTU. Najwyższa część, od piętra 21 do 45 — to będą pomieszczenia hotelowe. Ogółem LOT będzie dysponował w tym hotelu 1150 miejscami. Część gastronomiczną przewidujemy urządzić na półpiętrze między 4 a 5 piętrem.

Część wysokościowa obiektu będzie miała 140 metrów wysokości — 45 pięter (aktualnie budowlani są na 37 piętrze). Łączna kubatura całego kompleksu wyniesie 427 000 m. sześc.

— Czy LOTOWI potrzebny jest taki duży obiekt hotelowy?

— Nie jesteśmy jedynym towarzystwem, które dąży do tego, aby własnym pasażerom zapewnić kompleksową obsługę, nie tylko sprzedawać bilety i przewozić. Swoją sieć hotelową mają: TWA — Hilton, Pan-Am — International, Lufthansa, Swissair i Sabena — Pentahotel. Mają swoje hotele Aerofłot i Malev. My dzięki budowanemu obiektowi znajdziemy się w siatce hotelowej Meridien, która należy do Air France. Posiada ona już 26 takich hoteli. Wejście do siatki hotelowej Meridien to możliwość zintensyfikowania ruchu choćby tranzytowego przez Warszawę, możliwość lepszego wykorzystania miejsc w samolotach i niezależność od innych instytucji w gwarantowaniu pasażerom miejsca noclegu-pobytu. Taka jest światowa tendencja, do której my tylko chcemy dołączyć.

Rozmawiał: HENRYK BERSKI



w kręgu spraw związkowych

Nowy ruch związkowy stara się wypracowywać skuteczne metody swej działalności dla dobra ludzi pracy. Tematem numer 1 staje się poszukiwanie formuły, która zrealizowałaby socjalistyczny charakter własności środków produkcji i dopuszczała załogi do zarządzania wspólnym majątkiem.

Przedsiębiorstwo PLL LOT nie jest wyłączone z tego ogólnokrajowego procesu. Parotysięczna rzesza związkowców NSZZ „Solidarność" w PLL LOT dokonała już wyboru swych przedstawicieli, ustalono podział zadań wśród członków Komisji Zakładowej.

Na pierwszy ogień poszły sprawy warunków pracy. Niestety ciasnoty i braku urządzeń socjalnych nie zlikwidujemy od ręki, tym bardziej, że problem ten narastał od lat i dotyczy niemal wszystkich pracowników. Prowadzone w tych sprawach rozmowy z kierownictwem przedsiębiorstwa nie zawsze mogą doprowadzić do rozwiązań zadowalających załogę. Drobna sprawa przeniesienia jednego z dyrektorów bratniej instytucji do innego równorzędnego gabinetu od pięciu miesięcy blokuje możliwość zorganizowania prawidłowych warunków pracy w MDL. Decyzja leży w gestii instancji nadrzędnej.

Przejęcie wszystkich funkcji byłej Rady Zakładowej nie zwalnia naszej organizacji od szukania sposobu na współgospodarzenie. Stąd, jak dotychczas, udana próba odbudowania samorządu robotniczego w PLL LOT. Aby taki samorząd mógł funkcjonować w pełni prawidłowo, muszą być spełnione dwa podstawowe warunki.

Po pierwsze załoga musi wiedzieć, w jaki sposób może wpływać na decyzje gospodarcze i co z tego dla niej wynika, czyli musi istnieć przepływ informacji i jest to zadanie dla prasy i wydawnictw związkowych, w tym zakładowych. Po drugie musi nastąpić decentralizacja zarządzania, tak by samorząd miał o czym decydować. Zanim oba się te dwa warunki spełnić, nawiązana już współpraca międzyzwiązkowa w sprawach ekonomiczno-gospodarczych pomaga przygotować grunt pod właściwe działanie samorządu. Inną równie istotną sprawą dla naszego związku zawodowego jest kwestia stworzenia ciała porozumiewawczego pomiędzy organizacjami zakładowymi NSZZ „Solidarność" działającymi w jednostkach lotnictwa cywilnego.

W przypadku gdy dojdzie do porozumienia w tej sprawie, związek nasz będzie dysponował możliwością reprezentowania interesów pracowników lotnictwa cywilnego jako najbardziej liczebna organizacja związkowa w branży.

Rzecznik prasowy NSZZ „Solidarność"
JAROSŁAW ROSZKOWSKI

Z najlepszymi życzeniami!

Z okazji nieco już spóźnionego Dnia Kobiet nasz numer „LOT NOWIN" dedykujemy wszystkim paniom pracującym w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Z kronikarskiego obowiązku chcemy tylko przypomnieć, że jest ich, czyli kobiet, w naszej firmie 2 300. A cała załoga liczy przeszło 5 000 ludzi. Jak na męski, lotniczy świat przystało, kobiet jest nieco mniej, ale znowu nie tak mało. Niektórzy zaś twierdzą prywatnie, że kobiety będą niedługo tworzyły damskie latające załogi. Czego im z całego serca życzymy !

być kobietą...

Rozmawiamy z KATARZYNĄ RADZIO, nawigatorem pokładowym w PLL LOT

— Jak mi wiadomo, swoją pracę zawodową w LOCIE rozpoczęła Pani zaraz po skończeniu studiów. A więc LOT jest pierwszym i jedynym Pani pracodawcą?

— Tak, pracę w PLL LOT rozpoczęłam po ukończeniu studiów, będąc absolwentką Szkoły Głównej Służby Zagranicznej. W 1960 r. zaczęłam pracę jako stewardesa, a następnie jako instruktorka zajmowałam się szkoleniem młodszych koleżanek. Wylatałam w tym charakterze na pokładach naszych samolotów ponad 7 mln kilometrów.

— Rok 1977 był ważną datą dla Pani, ale myślę też, że i dla przedsiębiorstwa. Uzyskała Pani licencję nawigatora pokładowego, po raz pierwszy w historii PLL LOT kobieta zasiadła w kabinie załogi, aby pełnić ważną i odpowiedzialną funkcję. Było to wydarzenie warte przypomnienia, jak do tego doszło?

— Po prostu nie chciałam się pogodzić z istniejącym postępowaniem ze stewardesami o określonym stażu pracy i sporej praktyce zawodowej. Nie chciałam pogodzić się z tym, że mam przestać latać, mimo dobrego zdrowia. Postawiona wobec faktów dokonanych, jeśli już miałam zmieniać zawód i przekwalifikowywać się — to chciałam, aby mój nowy zawód związany był z tym co najbardziej polubiłam i z czym związałam się emocjonalnie: z pracą w powietrzu, na pokładzie samolotu. Zaczęłam ubiegać się o przyjęcie na kurs nawigatorów pokładowych. Chciałabym tu podkreślić, że moja inicjatywa właśnie takiej zmiany kwalifikacji spotkała się z wielką, prawdziwie przyjacielską pomocą moich latających kolegów, którzy zawsze służyli mi poradą, a w trudnych sytuacjach dodawali otuchy. Spotkałam się też z życzliwym zainteresowaniem i poparciem kierownictwa przedsiębiorstwa.

— Jak pracuje się kobiecie w

...i szefem

Rozmawiamy z TERESĄ CHODOROWICZ, kierownikiem Oddziału Warszawskiego PLL LOT

WW: Na ogólną liczbę dwunastu krajowych oddziałów LOTU tym jednym, notabene największym, bo warszawskim, kieruje Pani — jako kobieta. Jak doszło do tego?

TCh: Moja praca w LOCIE, to praktycznie przypadek; miało to być tymczasowe zajęcie w przerwie między studiami, a pracuję tu już 17 lat. Zaczęłam od pracy w dziale kadr — tam właściwie poznałam charakter i specyfikę przesiębiorstwa. Od jedenastu lat związana jestem z przewozami na liniach krajowych.

WW: Ile osób liczy zespół, którym Pani bezpośrednio kieruje i jaki procent stanowią w nim kobiety?

TCh: W Oddziale Warszawskim zatrudnionych jest 170 pracowników, w tym 90 kobiet.

WW: Z którą z tych grup znajduje Pani łatwiej wspólny język — z kobietami, czy z mężczyznami?

TCh: Nie ma to znaczenia; zespół, którym kieruję, to przeważnie młodzi ludzie — pełni zapału i inicjatywy, nietrudno więc się z nimi dogadać.

WW: Jaką główną dewizą kieruje się Pani w swej pracy jako kierownik oddziału?

TCh: Prawdomównością i uczciwością, które na styku podwładni — przełożony powinny zawsze obowiązywać w obie strony.

WW: Jakie problemy w kierowaniu oddziałem sprawiają Pani najwięcej kłopotu i jak ocenia Pani szanse na uporanie się z nimi?



TCh: Najwięcej kłopotu sprawia mi zbyt małe zaplecze socjalne dla pracowników oraz niefunkcjonalność portu krajowego. Praktycznie szanse na poprawę są znikome, bo portu nikt nam nie przebuduje; mam jednak nadzieję, że pewne przedsięBrane i inicjowane przez nas zmiany organizacyjne doprowadzą do pewnej poprawy sytuacji.

WW: Co sprawia Pani w pracy największą satysfakcję; co najbardziej cieszy?

TCh: Najbardziej cieszy dobra atmosfera panująca wśród pracowników oraz ich samodzielność w wykonywanych obowiązkach. Największą natomiast satysfakcję sprawia mi zawsze przebrnięcie jakiejś bariery, załatwienie jakiejś sprawy, która z pozoru wydaje się nie do załatwienia; zwłaszcza, gdy chodzi o dobro pasażerów.

WW: Przykładowo....

TCh: Otóż np. ze względów technicznych, lub złych warunków atmosferycznych, a w konsekwencji odwołania lotu — muszę przerzucić dużą grupę pasażerów drogą lądową na trasie Warszawa — Gdańsk. Nie mam przecież zarezerwowanych biletów PKP lub PKS. I naraz, po uciążliwych staraniach, udaje mi się załatwić dla pasażerów cały wagon I klasy. Co za ulga i... satysfakcja.

WW: Czy ma Pani jakieś hobby?

TCh: Teatr, książki i podróże.

WW: A co z marzeniami — musiały już pójść w odstawkę, czy jeszcze czasem coś się marzy?

TCh: Marzenie najbliższe, to przynajmniej krótki urlop w cichym miejscu. Dalsze zaś, już bardzo osobiste, wiążą z rodziną i przyszłością mojego szesnastoletniego syna.

WW: Oby spełniły się wszystkie...

Rozmawiał: W. WIOŃCZEK

Romawiamy z DOROTĄ KUJAWSKĄ, kierownikiem Działu Studiów i Programowania PLL LOT.

MK — Jesteś jedyną znaną mi absolwentką Wydziału Prawa, która lubi cyfry. Jak to wytłumaczyć?

DK — Moim marzeniem była budowa statków. Związane to było ze studiami na Politechnice Gdańskiej, na co nie chciała zgodzić się mama. Na złość mamie poszłam na prawo.

MK — Jesteś osobą cieszącą się wyjątkowo dużym prestiżem w przedsiębiorstwie, w którym kluczowe pozycje zajęte są przez mężczyzn. Czy są jakieś szczególne przyczyny tego stanu rzeczy?

DK — Może dlatego, że zajmuję się tym samym od lat. Określiłabym to jako stałość upodobań zawodowych i kompetencji z czym się zresztą nie kryję.

MK — Ile lat pracujesz w LOCIE?

DK — No, już 18.

MK — Jakim zasadniczym zmianom ulegało przedsiębiorstwo w tym okresie czasu?

DK — Skoki przedsiębiorstwa były zawsze związane ze sprzętem. Pierwszy skok to samoloty odrzutowe — to była sieć europejska. Potem weszły Ił-62, które pozwoliły firmie wyjść poza Europę. Do czasu zakupu samolotów dalekiego zasięgu sprzęt zawsze wyprzedzał inne zmiany w przedsiębiorstwie. Inaczej wyglądała sytuacja z samolotami Ił-62. Mieliśmy ogromne trudności z uzyskaniem zgody na eksploatację linii amerykańskiej. Był przecież taki moment, kiedy mówiło się, że nie będziemy w ogóle latali przez Atlantyk. LOT wprowadził te samoloty dokumentując, że mogą one równie dobrze latać na średnim zasięgu. Wierzyliśmy, że w momencie zakupu łatwiej będzie forsować celowość lotów przez Atlantyk. Byliśmy w pełni świadomi, po co ten sprzęt kupujemy. I szansa się otworzyła: w 1972 r. rozpoczęliśmy eksploatację Ił-62, a w rok później —

...i lotnikiem

charakterze nawigatora pokładowego, w tym zwyczajowo przecież męskim zawodzie?

— Już trzeci rok pracuję jako nawigator na pokładach samolotów Ił-18. Zanim otrzymałam jako pierwsza kobieta w polskim lotnictwie komunikacyjnym licencję nawigatora, musiałam pokonać wiele barier psychicznych. Obecnie nie jestem jedyną w LOCIE wykonującą ten zawód. Przedsiębiorstwo „dorobiło się" już dwóch kobiet — nawigatorów pokładowych. A więc ten ciężki i odpowiedzialny zawód nie odstrasza pań. Drzwi do kabiny załogi — jak na razie — dopiero uchyliły się dla przedstawicielek kobiet. Myślę, że młode kobiety zachęcone pierwszymi przykładami zaczną częściej zdobywać odpowiednie kwalifikacje lotnicze...

— Dziękujemy za rozmowę i na Pani ręce składamy serdeczne pozdrowienia dla wszystkich Pań pracujących na pokładach samolotów PLL LOT.

Rozmawiał: **CZ.G.**



regularną obsługę połączenia do Nowego Jorku.

MK — Brałaś udział w grupie ekspertów w przedsiębiorstwie, która opracowała program wprowadzenia Ił-62 na linię atlantycką. Decyzja była trudna, atmosfera poza LOTEM nie najlepsza. W samym LOCIE był podział na zwolenników i przeciwników.

DK — Sądzę, że w przedsiębiorstwie nie było ludzi, którzy twierdzili, że linia będzie nieopłacalna. Nie było takiego podziału. Problem sprowadzał się raczej do odpowiedzi, jak sprawnie uruchomić linię w krótkim czasie. Wszystkie analizy zrobione w przedsiębiorstwie wykazywały szybszą rentowność, nie ulegało wątpliwości, że po rozruchu linia będzie przynosiła pieniądze. To był ciekawy okres w LOCIE.

MK — Linia „wypaliła" od początku.

DK — ... wypaliła od początku i mało tego, już w pierwszych lotach wyniki były lepsze niż przewidywano. Warto jednak pamiętać, że dla nas okres był trudny, bo stawialiśmy pierwsze kroki, ale ogólna sytuacja na rynku przewozów północnoatlantyckich była dużo lepsza niż obecna.

MK — Lata płyną, przedsiębiorstwo działało i działa w zmieniających się warunkach, a warunki te są coraz trudniejsze. Czy Twoim zdaniem przedsiębiorstwo w najbliższym czasie musi podjąć jakieś radykalne kroki, aby utrzymać się na światowym rynku?

DK — ... no chyba tak, z całą pewnością tak! Jesteśmy po deregulacji taryfowej w Stanach Zjednoczonych, która wstrząsnęła lotnictwem cywilnym i mocno utrudniła działanie na tym rynku. Mamy taką sytuację, że duże obroty przynoszą relatywnie małą część zysku. Są ogromne wpływy, ale i ogromne koszty. Natomiast to, co przynosiło prawdziwe pieniądze, czyli rynek europejski, też zaczyna trzeszczeć w szwach. I głównie z tego powodu i pod kątem rynku europejskiego trzeba będzie przemyśleć co robić dalej. To pękanie struktur taryfowych w Europie, które od tego roku będzie faktem dokonanym, zmusi nas do zmiany filozofii w przedsiębiorstwie. Europa przecież nas żywi.

MK — Jakie widzisz kroki doraźne, na dzisiaj, które przedsiębiorstwo musi podjąć, aby nie znaleźć się szybko w sytuacji outsidera?

DK — W krótkim czasie praktycznie możliwość zmian handlowych prawie nie istnieje. Można ratować się w kategoriach kosztów, dokonać pewnych cięć, które są zawsze drastycznym zabiegiem, poprawić gospodarowanie, zaoszczędzić trochę na

...i managerem



paliwie, na materiałach; poprawić serwis. Czyli odnosi się do całego zespołu kosztów. To można próbować doraźnie redukować.

Natomiast prawie nic się nie da zrobić od ręki, jeżeli chodzi o politykę handlową. Polityka handlowa musi mieć wyprzedzenie paru lat. Już dzisiaj dysponując danymi trzeba zastanowić się, kim chcemy być w Europie za kilka lat. Czy przewoźnikiem, który będzie wozić masowy ruch turystyczny, ale tu trzeba od razu odpowiedzieć sobie na pytanie, czy w ogóle jesteśmy w stanie przyjąć masowy ruch... czy będziemy bazowali na ruchu polskim, czy też na rynkach obcych i to wymaga zdecydowanego określenia profilu przedsiębiorstwa już dzisiaj, żeby za kilka lat nie znaleźć się na lodzie. To odnosi się do strefy polityki taryfowej, akwizycyjnej, sprzętowej czy reklamowej.

MK — Zmienimy trochę temat. Przedsiębiorstwo zatrudnia wiele kobiet. Czy poza tradycyjnymi zawodami, jak np. stewardesa, pozycja kobiet w przedsiębiorstwie uległa jakimś pozytywnym zmianom?

DK — Gdyby spojrzeć na to z punktu widzenia posiedzenia dyrekcji, to kobiety na takim posiedzeniu poza jedną, która protokołuje ze względu na wrodzoną bystrość i pilność, pojawiają się bardzo rzadko. W ścisłej dyrekcji przedsiębiorstwa kobiet nie ma. Jak się patrzy na ten problem od tej strony, to niemal nic się nie zmieniło przez lata. Wzrosła może liczba kobiet na stanowiskach roboczych, trochę na średnich stanowiskach kierowniczych. Ale nie umiem odpowiedzieć, czy to kobiety nie chcą (zdając sobie sprawę z wrodzoną trzeźwością sądów z ceną, jaką się płaci za duże ambicje), czy też awans zawodowy powyżej pewnego szczebla jest trudny do przyjęcia w stale dość tradycyjnym systemie ocen.

MK — Czy w takim razie jest to dobrze, czy jest to źle?

DK — ... trudno jednoznacznie odpowiedzieć. Po prostu nie wiem.

MK — Czy Ty, jako pani Kujawska, wolisz współpracę z kobietami, czy z mężczyznami?

DK — Ja nie widzę różnicy. To jest kwestia charakteru, kwalifikacji czy solidności we współpracy.

MK — Szefem żadnej placówki zagranicznej LOTU nie jest kobieta. Czy, gdyby Ci zaproponowano stanowisko szefa placówki za granicą, zdecydowałabyś się je objąć?

DK — ... trzeba chyba tak powiedzieć. Z jednej strony sądzę, że nie jest to aż tak atrakcyjne, jak się wydaje na pierwszy rzut oka. Ja tutaj wykonuję znacznie więcej rzeczy, niż na placówce. Zakres problemów, z którymi się stykam, jest nieporównywalnie bogatszy niż w przedstawicielstwie. Chyba niewiele mogłabym się na takim stanowisku nauczyć — jeśli pominąć niektóre z naszych przedstawicielstw. Inaczej na takie pytanie odpowiada się w początkach kariery, inaczej po czterdziestce. Gdyby to było 10 lat temu, nie wahałabym się.

MK — Gdybyś dzisiaj stanęła ponownie jako absolwentka UW przed problemem wyboru zawodu, czy podjęłabyś taką samą decyzję jak 18 lat temu?

DK — Myślę, że chyba tak. Przedsiębiorstwo jest interesujące samo w sobie, jeśli chodzi o profil zajęć. Nie kryję, że po tych 18 latach trudno policzyć, ile lat jest zmarnowanych na prace bezowocne, które nigdy nie przyniosły skutku, na przygotowywanie decyzji, które nigdy nie zapadły. Po prostu na wysiłku, który nie przyniósł żadnych owoców. Ale to pewno nie jest zjawiskiem charakterystycznym dla tego jednego przedsiębiorstwa. Mimo wszystko więcej jest satysfakcji.

MK — Dziekuje za rozmowe.

Rozmawiał: M. KWIATKOWSKI

KSR działa

W oczekiwaniu na nową ustawę o związkach zawodowych i samorządzie robotniczym w wielu przedsiębiorstwach praca dotychczasowych samorządów po prostu ustała. W PLL LOT odbyła się natomiast kolejna, tj. 99 Sesja Konferencji Samorządu Robotniczego.

Jak gdyby nigdy nic?

Z pytaniem tym zwróciliśmy się do sekretarza prezydium KSR — Zbigniewa Lesieckiego, który funkcję tę sprawuje od trzech lat.

Z. Lesiecki: Z samego faktu, że Konferencja w ogóle się odbyła, mógłby ktoś stojący na uboczu wyciągnąć taki wniosek. Ale tak nie jest. Pytanie traktuję więc jako retoryczne. Bo przecież nawet ja, chociaż zachowałem swoją dotychczasową funkcję, piastuję ją z nowego już wyboru. Wybór ten uzasadniono na konferencji potrzebą zachowania ciągłości w pracy prezydium samorządu.

LOT NOWINY: Wydaje się to słuszne i logiczne, ale z tego łatwo się domyślić, że zaszły w ogóle jakieś zmiany w strukturze prezydium i całego samorządu.

Z. L.: Owszem. Nawet dość istotne.

L. N.: Czym podyktowane i na czym polegające?

L. Z.: Podyktowane po prostu życiem. Wiadomo przecież, że z KSR ubył jeden z jej głównych filarów, a mianowicie Rada Zakładowa, reprezentująca ogromną rzeszę członków załogi zrzeszonych w starych związkach zawodowych.

L. N.: W miejsce których powstały trzy nowe związki zawodowe, a mianowicie NSZZ Personelu Latającego i Pokładowego PRL, NSZZ „Solidarność" regionu Mazowsze oraz NSZZ Pracowników Lotnictwa Cywilnego PRL.

Z. L.: Właśnie. Zakładając więc, że samorząd powinien kontynuować swą działalność — co do czego nikt z załogi praktycznie nie miał wątpliwości — należało zapewnić w nim stosowne miejsce nowym związkom zawodowym. I tak się stało — w 99 Sesji na zasadzie pełnoprawnych członków i współgospodarzy wzięły udział in gremium komisje i zarządy wszystkich nowych organizacji związkowych. Plus, oczywiście przedstawicielstwa tych wszystkich grup pracowniczych i organizacji społeczno-politycznych, których struktura wewnętrzna i status prawny w ramach przedsiębiorstwa nie uległy zmianom.

L. N.: Rozumiemy, że taki właśnie, znacznie odmieniony skład Konferencji, poprzedzony został stosownymi konsultacjami i porozumieniem wszystkich stron zainteresowanych. A jak idea ta została przyjęta na samej Konferencji?

Z. L.: Bez większych zastrzeżeń. Owszem, zastanawiano się czy zasada wprowadzenia do samorządu niejako automatycznie zarządów nowych związków nie narusza demokracji ze względu na różną liczebność każdego z nich. Okazało się jednak, że czym liczniejszy związek, tym liczniejszy zarząd.

A poza tym uznano, że jeśli nawet prowadzi to do pewnego zachwiania proporcji opartych na tego rodzaju kryterium, to na razie nie ma to większego znaczenia. Wszak tak czy inaczej jest to tylko stan przejściowy, wypełniający lukę, która by powstała w wypadku oczekiwania z założonymi rękami na spodziewane akty normatywne. W tym świetle uznano także za bezprzedmiotowy postulat zmiany nazwy samorządu i nazwania go, miast jak do tej pory robotniczym — samorządem pracowniczym; czyli KSP miast KSR. Przeważyła opinia, iż rzecz nie w nazwie, lecz w meritum spraw, jakie mają być przedmiotem zainteresowań i działalności samorządu.

L. N.: Takowe były więc zapewne również przedmiotem obrad 99 Sesji?

Z. L.: Oczywiście. Wszystko to o czym mówimy do tej pory mieściło się tylko w jednym z punktów programu obrad Sesji. A były jeszcze dwa tak poważne jak ocena wykonania zadań produkcyjnych przedsiębiorstw w roku ubiegłym i założenia planu na rok bieżący oraz analiza stopnia realizacji postulatów załogi, zgłoszonych w konsekwencji historycznych wydarzeń sierpniowych.

L. N.: Ponieważ wydaje nam się, że każdy z tych punktów to tworzywo co najmniej do kilku osobnych publikacji, pozostańmy przy sprawach organizacyjnych. Co mógłby Pan jeszcze dodać na ten temat?

Z. L,: Że decyzją 99 Sesji znacznie została zmniejszona liczba stałych komisji samorządu; zlikwidowano przede wszystkim te, które nosiły znamiona zbytecznego dublowania administracji. I jeszcze jedno, chyba istotne: uchwalono, że do chwili ukazania się stosownych uchwał i aktów normatywnych w sprawie samorządu kolejnym Sesjom KSR przewodniczyć będą na przemian osoby desygnowane przez Komitet Zakładowy PZPR oraz przez zarząd najliczniejszego związku zawodowego, jakim jest w PLL LOT NSZZ „Solidarność" regionu Mazowsze.

Rozmawiał: W. WIOŃCZEK

kronika lotu

11.II.1981 r. — rozmowy handlowe w dyrekcji LOTU z Bronisławem Węglem, współwłaścicielem American Travel Abraud, INC. i najważniejszym kontrahentem LOTU na rynku amerykańskim. Rozmowy dotyczyły perspektyw ruchu turystycznego ze St. Zjednoczonych do Polski w br.

13.II.1981 r. — LOT gościł grupę dziennikarzy szwedzkich ze Stowarzyszenia Miłośników Historii Lotnictwa. Grupie przewodził Lennart Berns.

16.II.—21.II.1981 r. — pierwsze wejście LOTU z szerszą akcją informacyjno-promocyjną na rynek portugalski. Warto dodać, że Portugalia obok Norwegii jest jednym z nielicznych krajów europejskich, do których nie docierają jeszcze regularnie samoloty LOTU. Wspólnie z ORBISEM, a przy pomocy TAP AIR PORTUGAL, zorganizowano właśnie w dniach 16—21 cykl spotkań z przedstawicielami branży turystycznej w Lizbonie, Porto i Faro.

19.II.1981 r. — LOT rozpoczął regularne rejsy na trasie Warszawa — Nowy Jork — Warszawa samolotem typu Il-62 w wersji pasażersko-towarowej. Oczekuje się lepszego wykorzystania handlowego samolotów i wyższych wpływów.

23.II.1981 r. — konferencja programowo-wyborcza ZSMP przy PLL LOT, dokonująca wyboru delegatów na III Zjazd ZSMP.

23.II.1981 r. — spotkanie członków Klubu Publicystów Lotniczych z kierownictwem PLL LOT. Tematem spotkania były aktualne problemy i najbliższe zadania LOTU. W konferencji prasowej uczestniczyło 42 dziennikarzy.

24—25.II.1981 r. — coroczna narada handlowa przedstawicieli rynków bliskowschodnich.

25.II.1981 r. — wizyta w PLL LOT posłów z Podkomisji d/s Transportu Drogowego i Lotniczego.

26—27.II.1981 r. — coroczna narada handlowa przedstawicieli rynków dalekowschodnich.

28.II.1981 r. — slalom-gigant LOTU w Szczyrku.

Anna Ujejska, pierwsza kobieta w stopniu sierżanta w Pomocniczej Lotniczej Służbie Kobiet.

retrospekcje

W Wojsku Polskim na Zachodzie istniała w czasie minionej wojny Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet, związana z brytyjską Women's Auxiliary Air Force (WAAF). Według danych brytyjskiego Air Ministry, w WAAF służyło 1 436 Polek, w tym 50 oficerów i 110 podoficerów. Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet stanowiła 10% całych polskich sił powietrznych na Zachodzie.

W okresie międzywojennym w aeroklubach latało wiele kobiet. Z bardziej znanych: Hanna Henneberg, Wanda Modlibowska, Maria Yunga-Mikulska, Danuta Sikorzanka, Wanda Olszewska, Ewa Korczyńska, Anna Hrynakowska, Anna Leska, Wacława Czyżewska-Iwanowska, Barbara Wojtulanisówna, Zofia Szczecińska-Turowicz, Wiesława Kozierska, Janina Dowbór-Muśnicka, Jadwiga Piłsudska (córka Marszałka).

Znajdujące się na Zachodzie polskie pilotki, po przejściu przeszkolenia w Anglii, wykazały sprawność najlepszych i najpilniejszych pilotek ATA. Polskie pilotki w Wielkiej Brytanii dostarczyły z wytwórni do jednostek wojskowych kilka tysięcy samolotów. W ATA (Lotniczy Transport Pomocniczy) wyróżniły się m.in. Barbara Wojtulanis-Karpińska, Anna Leska-Daab i Jadwiga Piłsudska. Anna Leska-Daab wróciła do kraju i jest członkinią Klubu Seniorów Lotnictwa.

J. OSIŃSKI

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK ISSUED BY LOT POLISH AIRLINES — SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT ON PAGE 2

080 4201 167 251 1

NAME OF PASSENGER: JOANNES PAULUS II

ISSUED IN EXCHANGE FOR: TOTORDER HC 1000 4040016 4

X/O	NOT GOOD FOR PASSAGE	FARE BASIS	ALLOW.	CARRIER	FLIGHT/CLASS	DATE	TIME	STATUS
	FROM CRACOW	F	30	LO	Spec	10 JUN	17⁰⁰	OK
	TO ROME				VOID			
	TO VOID							

FARE: CHTR

FORM OF PAYMENT: HC 1.000 4040016 4

03 JUN 79

nasze korespondencje

LOT w KOLONII

Biuro przedstawicielstwa Polskich Linii Lotniczych LOT w Kolonii znajduje się przy ulicy Trankgasse, w centrum miasta tuż przy dworcu głównym.

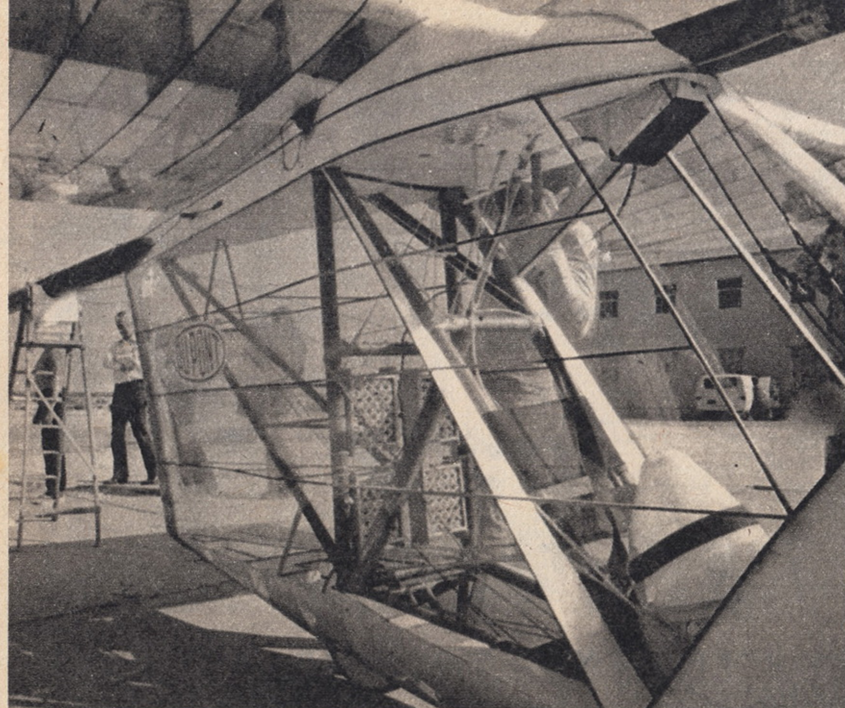
Naprzeciwko biura znajduje się obiekt, do którego kieruje się każdy turysta, przepiękna w swojej surowości gotycka katedra. W okresie pobytu w Republice Federalnej Niemiec Papieża Jana Pawła II, miejsce to było centrum zainteresowania pielgrzymów przybyłych z całych Niemiec oraz turystów zagranicznych.

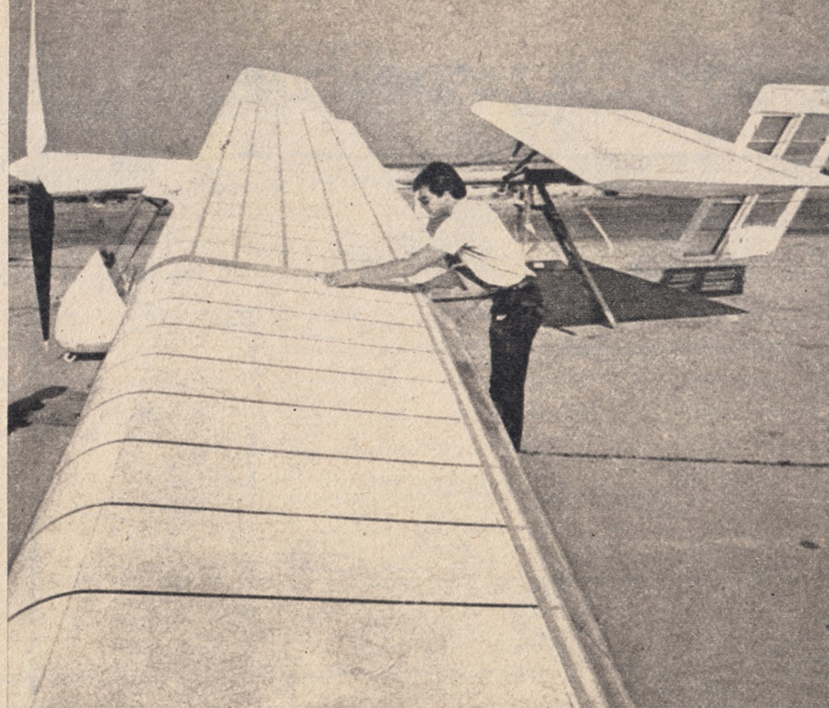
LOT skorzystał z okazji, aby zwrócić na siebie uwagę. W witrynie przedstawicielstwa eksponowane były wielkie zdjęcia naszego rodaka z Jego pielgrzymki do Polski. Ogromną sensację wzbudzał autentyczny bilet lotniczy wystawiony na trasę Kraków—Rzym i stanowiący przykład, że pomysłowość lotowskich speców od reklamy jest duża. Nazwisko pasażera... Joannes Paulus II, trasa Cracow — Rome, klasa I, data 10 June, godzina odlotu z Krakowa 17.00. Nie mniejsze zainteresowanie wzbudzała księga pamiątkowa LOTU z osobistą dedykacją papieską, życzącą polskiemu przewoźnikowi rozwinięcia skrzydeł nad całym światem.

Autorem ekspozycji był plastyk LOTU Zbigniew Malicki. Autorami zdjęć: Lech Zielaskowski i Ryszard Rzepecki.

Nigdy jeszcze przed biurem LOT w Kolonii nie było tak tłoczno. I w sumie o to chodziło.

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT. 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Taraląą. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak (1), A. Pawliszewski (4), archiwum (1).





Samolot słoneczny Solar Challenger. Widoczna jest kabina pilota (zdjęcie z lewej) oraz prace przy montażu baterii słonecznej na środkowej części płata. Silnik elektryczny wraz z przekładnią znajduje się w osłonie aerodynamicznej w przedniej części kadłuba rurowego.

samolot słoneczny uczy się latać

Wprawdzie o pierwszym użytkowym motoszybowcu (lub samolocie) słonecznym Solar Challenger pisaliśmy już w SP nr 50/1980, ale sam temat i nowe informacje zasługują na uwagę.

A więc budowę samolotu poprzedziły próby modelowe w locie. Należy przypomnieć, że jego konstruktor dr Paul McCready był w młodości czynnym modelarzem lotniczym i zna wartość eksperymentów z modelami dla nowatorskich rozwiązań technicznych.

Poszukiwania właściwego pilota też były nietypowe. Mężczyzna w ogóle nie wchodził w rachubę — był za ciężki. Paul McCready zamieścił ogłoszenie w poczytnej gazecie wydawanej w Los Angeles: poszukuje się lekkiej dziewczyny o umiejętnościach lotniczych. Zgłosiły się setki. Wybrana została 32-letnia Janice L.Brown z Bakersfield o masie nieco poniżej 48 kg (wg innych źródeł — 45 kg ze spadochronem o masie 2 kg). Była również zapaloną szybowniczką z licencją pilota zawodowego, ale pracowała jako nauczycielka zawodu.

Jako pilot samolotów słonecznych przeleciała 7 sierpnia 1980 r. ponad 3 km na Gossamer Penguinie. Było to w Rogers Dry Lake, podległym ośrodkowi badawczemu NASA — Dryden Flight Center w pobliżu wojskowej bazy badań lotniczych Edwards AFB. Z wiatrem tylnym 11 km/h Penguin rozwinął prędkość ok. 25 km/h i uzyskał wysokość 3—4 m. Lot trwał ok. 15 min. ale z wielokrotnym odbiciem od lotniska.

Pierwszym pilotem Gossamera Penguina był 13-letni syn konstruktora o masie ok. 36 kg, który wykonał ok. 50 lotów.

Gossamer Penguin był niewiele tylko zmienioną odmianą mięśniolotu Gossamer Albatross. Przy okazji można dodać, że współpracownik Paula McCready'go — areodynamik dr Peter Lissaman — podał jako przyczynę przyjęcia układu sterowania kierunkowego przestawianiem statecznika poziomego — jego lepsze właściwości w locie z małą prędkością. Zostało to podpatrzone u sokoła, z tym że w mięśniolocie zastosowano w usterzeniu przednim. Także w motoszybowcu słonecznym Gossamer Penguin.

Przed pierwszym lotem Solar Challengera w połowie listopada 1980 r. pilotka Janice L. Brown obcięła nawet włosy na jeża, aby maksymalnie zmniejszyć masę całkowitą samolotu. Masa własna Solar Challengera nie była bowiem mała — 56 kg (ok. 35 kg bez baterii słonecznej) — mimo zastosowania nowoczesnych tworzyw konstrukcyjnych, a do pokrycia przezroczystej folii malyrowej o 66 procent cieńszej od typowej folii opakowaniowej używanej także u nas. A przy tym niezwykle elastycznej i odpornej na rozerwanie.

Pierwszy lot odbył się przy słonecznej pogodzie. Samolot wystartował bez kłopotów, ale po przelocie zaledwie setki metrów musiał wylądować. Silnik elektryczny o mocy 2,21 kW (3 KM) otrzymał za mało energii zasilającej.

Po kolejnych ulepszeniach — trzy tygodnie później — odbyły się loty w obecności reporterów telewizji amerykańskiej. Po udanym starcie z bardzo małym rozbiegiem samolot wzniósł się na wysokość 30 m. Tam wystąpiła nagle całkowita niestateczność i Solar Challenger opadł trzepocząc się niczym latawiec.

Później było lepiej: padły nawet dwa rekordy światowe. Pierwsze dla samolotów słonecznych. Próba przelotu ok. 80 km została przerwana po przebyciu ok. 40 km, ze względu na pogorszenie się pogody.

Kilka słów na temat kosztów. Budowa Solar Challengera do pierwszego lotu kosztowała dwa razy więcej niż mięśniolotu Gossamer Albatross, na którym 11 czerwca 1979 r. Bryan Allen przeleciał Kanał La Manche. Zamiast przewidzianych 35 km pilot mięśniolotu musiał wówczas przebyć 38 km, co go skrajnie wyczerpało.

Zdobytą nagrodę brytyjską (100 000 funtów — co odpowiadało kosztowi budowy mięśniolotu) rozdzielono pomiędzy członków zespołu. Natomiast koszty budowy zarówno mięśniolotu jak i samolotu słonecznego pokrył wielki koncern chemiczny USA.

Jeszcze raz należy podkreślić, że Solar Challenger (oraz Gossamer Penguin) jest zasilany energią elektryczną dostarczaną bezpośrednio przez baterię słoneczną. Układ napędowy składa się w nim: z baterii słonecznej i silnika elektrycznego prądu stałego ze śmigłem. Akumulatorów nie ma.

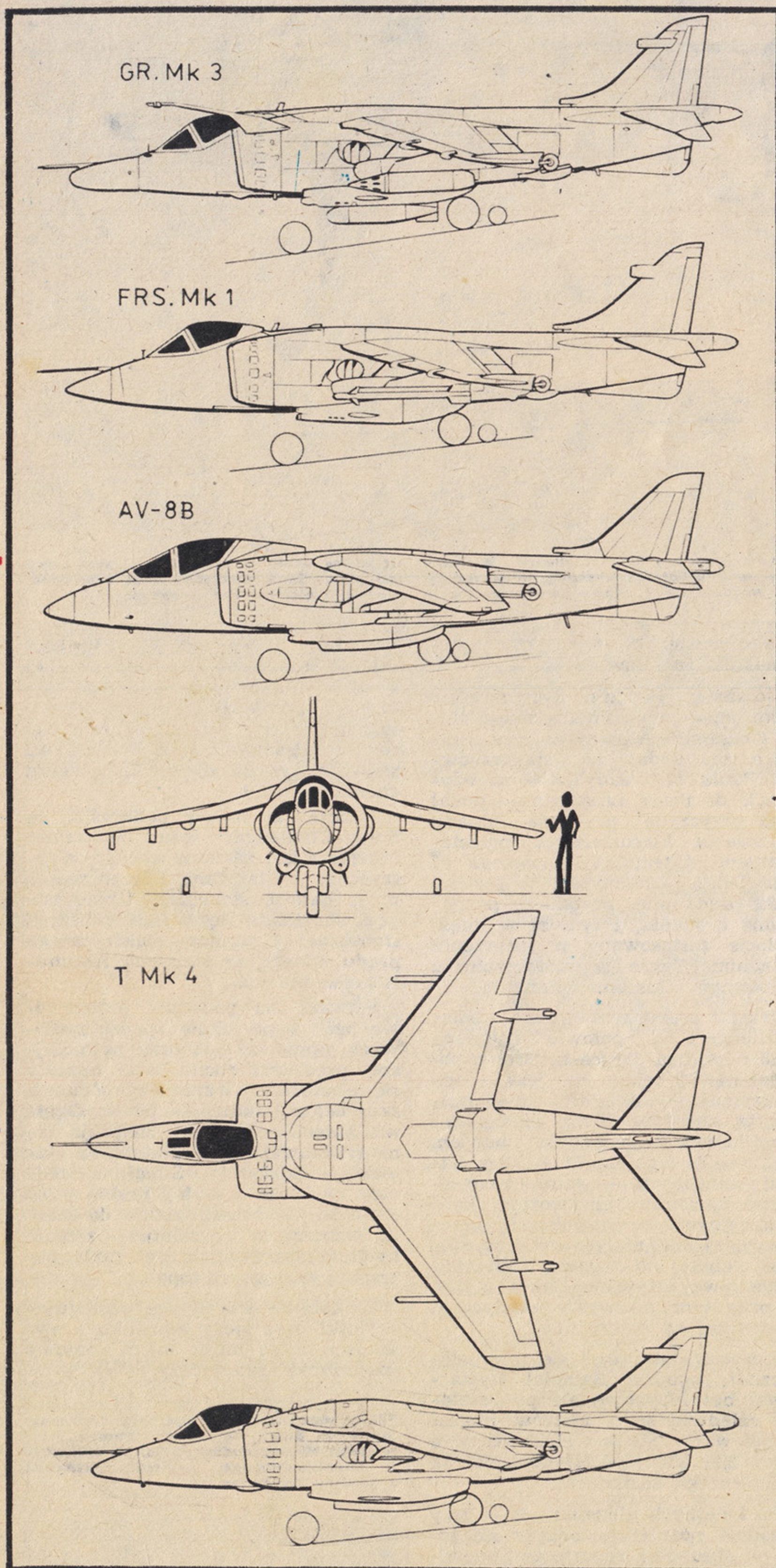
Samolot ma podwozie jednotorowe bez wsporników podskrzydłowych, ponieważ już przy najmniejszej prędkości ruchu lotki okazały się skuteczne. Wznios końcówek skrzydeł z lotkami — po 5°. Ogniwa baterii słonecznej znajdują się na środkowej części płata oraz stateczniku poziomym. Śmigło o średnicy ok. 3 m i stałej liczbie 300 obr./min. — przestawialne do startu, wznoszenia i przelotu — z możliwością zatrzymania (w razie potrzeby) wirujących łopat.

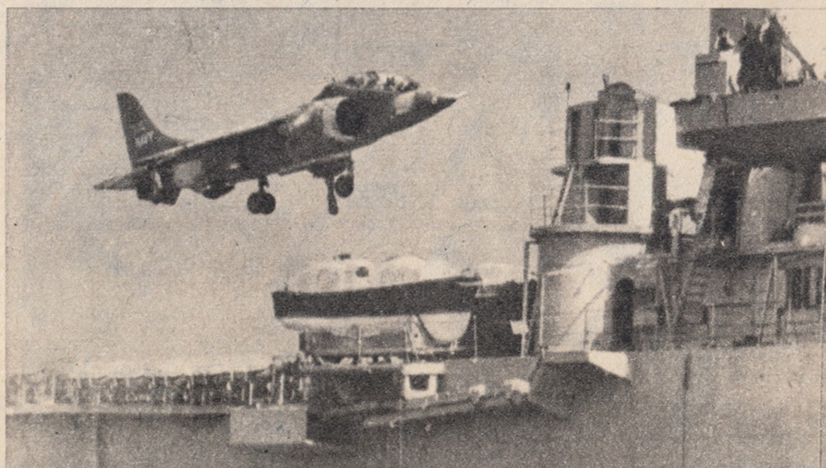
W kabinie sterownice obsługujące lotki oraz stery kierunku i wysokości. Pilot może mieć lotniowy spadochron ratowniczy. **(W)**

Pilotka samolotu słonecznego Solar Challenger Janice L. Brown. W okresie trwania tegorocznego Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Kosmonautycznego zamierza przelecieć z Londynu do Paryża.



Charakterystyczny dla Solar Challengera profil płata i statecznika poziomego: prosta linia obrysu grzbietowego i wypukły obrys części dolnej. Główny dźwigar płata — rurowy.





SAMOLOT PIONOWEGO STARTU I LĄDOWANIA BAE HARRIER

Historia tego samolotu liczy około 20 lat. Po 6 latach doświadczeń z samolotami P.1127 i Kestrel, pierwszy z 6 prototypów samolotu Harrier dokonał pierwszego lotu 31 sierpnia 1966 r., a następnie wprowadzono do produkcji kolejne wersje.

Harrier GR.Mk1 był pierwszym seryjnym samolotem bojowym wprowadzonym do eksploatacji. Ten jednomiejscowy samolot bezpośredniego wsparcia i rozpoznania został wyprodukowany w liczbie 78 egzemplarzy. Były one początkowo wyposażone w silniki Pegasus 101, które później zamieniono silnikami Pegasus 102. Po zmianie napędu samoloty otrzymały oznaczenie Harrier GR.Mk1A. Samoloty, które znajdują się obecnie w eksploatacji łącznie z zamówionymi później (liczba zamówionych samolotów przez RAF łącznie z dwumiejscowymi — 114 egzemplarzy, z czego 1 września 1980 r. znajdowało się w eksploatacji 110 samolotów), napędzane są silnikami Pegasus 103 i noszą oznaczenie Harrier GR.Mk3. W trakcie eksploatacji wprowadzono do celów badawczych w jednym z samolotów wymienne końcówki skrzydeł w celu zwiększenia zasięgu oraz płetwy na zasobnikach z działkami polepszające efektywność napędu przy pionowym starcie i lądowaniu.

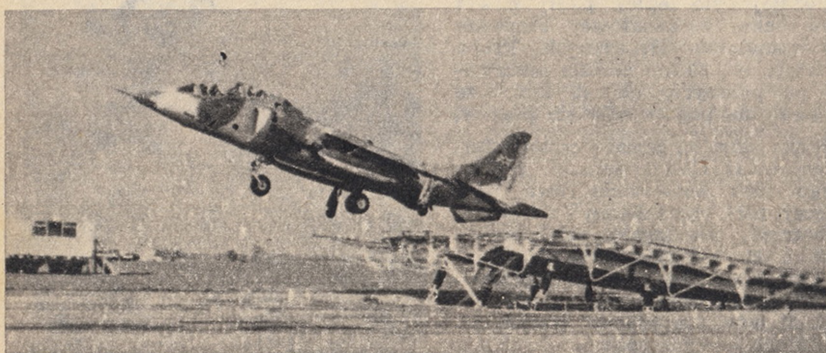
Wersje Harrier T.Mk2, 2A, 4 i 6 są dwumiejscowe, mają możliwość wykonywania zadań bojowych, a jednocześnie dostosowane są do treningu. Samolot ten jest dłuższy od wersji jednomiejscowej. Ma dłuższy przód kadłuba mieszczący drugą kabinę i tył w celu ułatwienia sterowania w zawisie. Wersja T.Mk2 była wyposażona w silnik Pegasus 101, wersja T.Mk2A — w silnik Pegasus 102, a wersja T.Mk4 — w silnik Pegasus 103. Wersja T.Mk6 jest przeznaczona dla brytyjskiej marynarki wojennej. Harrier Mk50 przeznaczony dla lotnictwa piechoty morskiej USA występuje tam pod oznaczeniem AV-8A. Samolot jest podobny do Gr.Mk3, ale wyposażony w dalmierz laserowy. Zbudowano 102 samoloty, z których część uległa zniszczeniu podczas eksploatacji. 61 samolotów AV-8A jest stopniowo modyfikowanych (od 1979 r.) do wersji AV-8C. Modyfikacje obejmują wprowadzenie wzmocnień konstrukcji wydłużających żywotność konstrukcji do 4 000 godzin, płetw na zasobnikach z działkami oraz zmiany wyposażenia. Mk54 jest wersją dwumiejscową noszącą oznaczenie amerykańskie TAV-8A. Zbudowano 8 tych samolotów.

Harrier Mk55 to oznaczenie 11 samolotów AV-8S i TA-8S zakupionych przez USA dla marynarki hiszpańskiej, gdzie znane są pod nazwą Matador. Harrier T.Mk60 to oznaczenie dwóch dwumiejscowych samolotów dla Indii. Zmodyfikowana wersja przeznaczona dla marynarki brytyjskiej nosi nazwę Sea Harrier FRS.Mk1. Samolot ma podobną konstrukcję do samolotu Harrier GR.Mk3, silnik Pegasus 104 oraz zmodyfikowane wyposażenie m.in. stację radiolokacyjną Blue Fox i uzbrojenie (możliwość przenoszenia pocisków Martel lub Harpoon). Zamówiono początkowo 34 samoloty (do 1 września 1980 r. zbudowano 12 egzemplarzy). 6 samolotów pod oznaczeniem FRS.Mk51 budowanych jest dla Indii.

Prototyp rozwojowej wersji samolotu zbudowany przez wytwórnię McDonnell Douglas pod oznaczeniem AV-8B charakteryzuje się szeregiem udoskonaleń, jak kompozytowy płat o profilu nadkrytycznym, wzmocnienia konstrukcji, zmieniona konstrukcja poszczególnych zespołów płatowca, zespołu napędowego, nowe wyposażenie i rozszerzenie asortymentu uzbrojenia. Jeden z dwóch badanych samolotów uległ zniszczeniu. Wejście do eksploatacji przewidywane jest na rok 1985.

W Wielkiej Brytanii w BAe opracowywany jest nowy płat do samolotu Harrier. Projekt ten oparty na najnowszych badaniach aerodynamicznych przewiduje większą grubość skrzydła (profil nadkrytyczny o względnej grubości przy kadłubie 12,5% i 9,2% na końcu skrzydła). Nowy płat o powierzchni 23,2 m² będący również zbiornikiem stałym mieści o 1 144 dcm³ więcej paliwa. Płat jest tak skonstruowany aby można było go zastosować w istniejących samolotach, zarówno jednomiejscowych, jak i szkolno-bojowych. Prowizoryczna nazwa samolotu: Big Wing Harrier.

(T. K.)



		Gr. Mk3	T Mk4	FRS. Mk1	AV-8B
Wymiary:					
rozpiętość	m	7,70	7,70	7,70	9,25
długość	m	13,87	17,00	14,50	14,12
wysokość	m	3,45	4,17	3,71	3,56
pow. płata	m²	18,68	18,68	18,68	21,37
Masy:					
masa własna operacyjna	kg	5 580	6 237	5 670	5 783
masa paliwa wewnętrznego	kg	2 295	2 295	2 277	3 402
max. masa startowa	kg	11 340*	11 340	11 399	13 494
Osiągi:					
max. prędkość npm	km/h	1 186	1 186	1 186	1 160
prędkość przelotowa	km/h	900		650—823	
max. zasięg	km				4 825
taktyczny promień działania	km	418—644		463	278—1 204

* przy pionowym starcie — 8 165 kg.

BAC LIGHTNING

179

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W 1947 r. zakłady English Electric otrzymały zamówienie ER 103 na naddźwiękowy samolot odrzutowy. W 1950 r. podjęto budowę trzech egzemplarzy prototypowych o oznaczeniu P.1, zgodnie ze zmodyfikowanym zamówieniem RAF F23/49. Samolot zaprojektowano w unikalnym układzie, w którym dwa silniki napędowe umieszczono jeden nad drugim (większość rozwiązań polega na umieszczeniu silników obok siebie w poziomie).

W okresie ponad dwudziestu lat samoloty Lightning malowano następująco:

a) W naturalnej barwie metalu z oznaczeniami jednostki na usterzeniu pionowym i przy znaku rozpoznawczym w przedniej części kadłuba (tradycyjne godła geometryczne z okresu międzywojennego). Na usterzeniu pionowym malowano także godła jednostki oraz literę numerującą samolot w jednostce. Znaki przynależności państwowej zawierały trzy kolory: niebieski, biały i czerwony. W tylnej części kadłuba i na dolnej powierzchni skrzydeł numer seryjny w kolorze czarnym.

b) Powierzchnie górne i boczne w jednolitym kolorze szarym, powierzchnie dolne w naturalnej barwie materiału. Znaki rozpoznawcze bez koloru białego.

c) Powierzchnie górne i boczne w kolorze ciemnozielonym. Powierzchnie dolne jak w **b**, tak samo znaki rozpoznawcze.

d) Powierzchnie górne i boczne pokryte nieregularnymi plamami w kolorach ciemnozielonym i specjalnie ciemnym szarym morskim. Powierzchnie dolne i znaki rozpoznawcze jak w **b**.

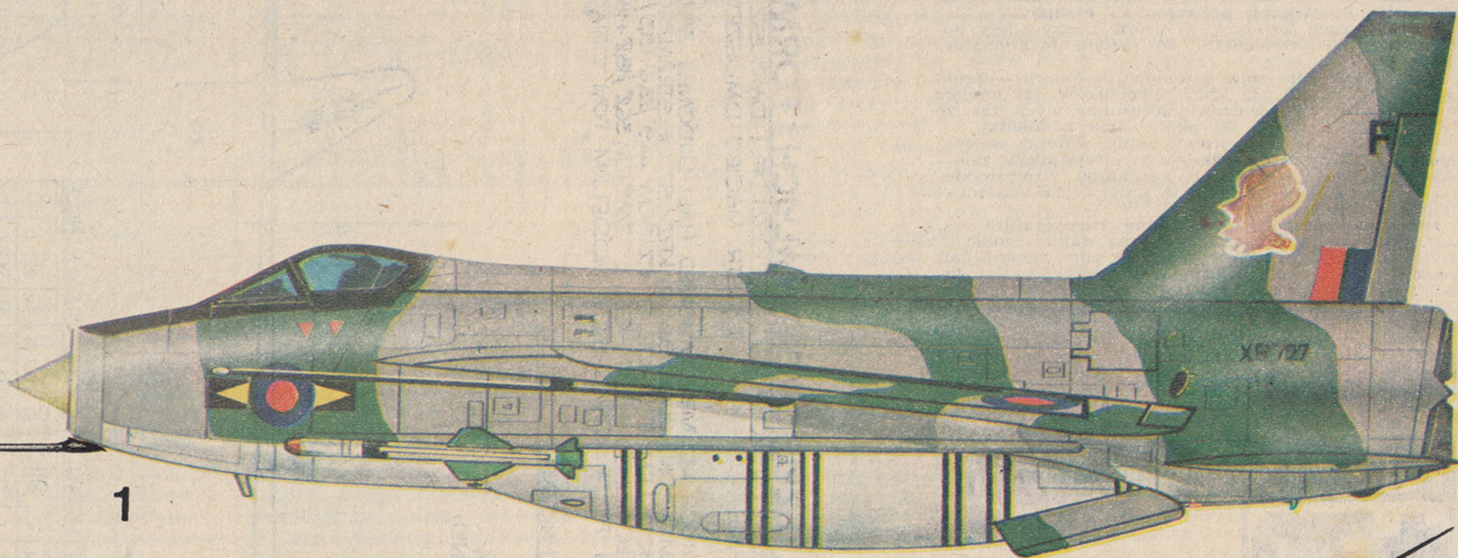
We wszystkich wariantach malowania elementami wspólnymi są: czarna przednia część kadłuba obejmująca kabinę pilota, numer seryjny, oznaczenia foteli wyrzucanych, litera numerująca samolot w jednostce, godła jednostki geometryczne i alegoryczne, stożek w chwycie powietrza (żółtozielony).

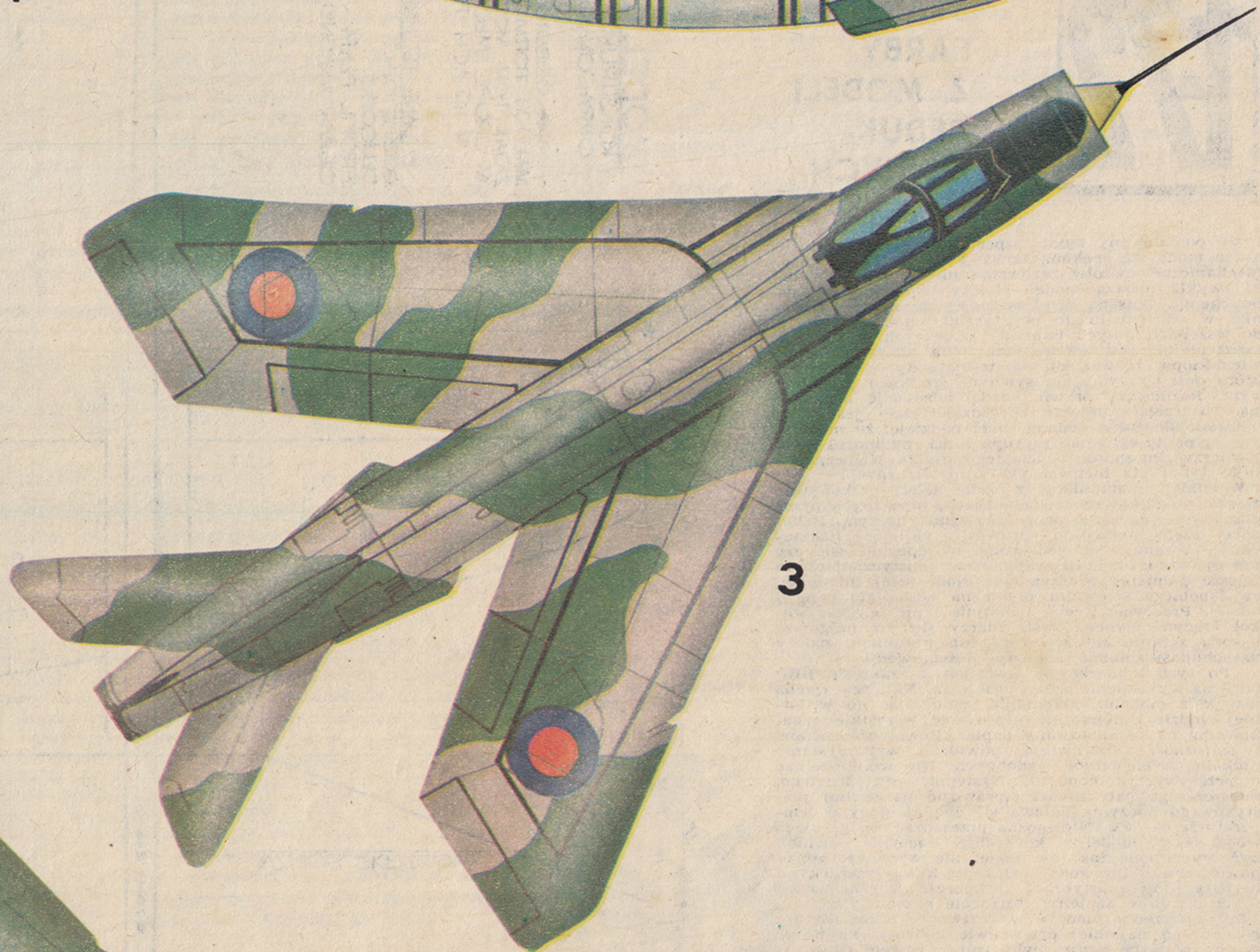
Na planszy przedstawiono standardowy układ kolorów w wariancie **d**, przy czym.

1. Lightning F.6 XR727 F z 11 dywizjonu.

2. Lightning F.6 XS901 A z 5 dywizjonu.

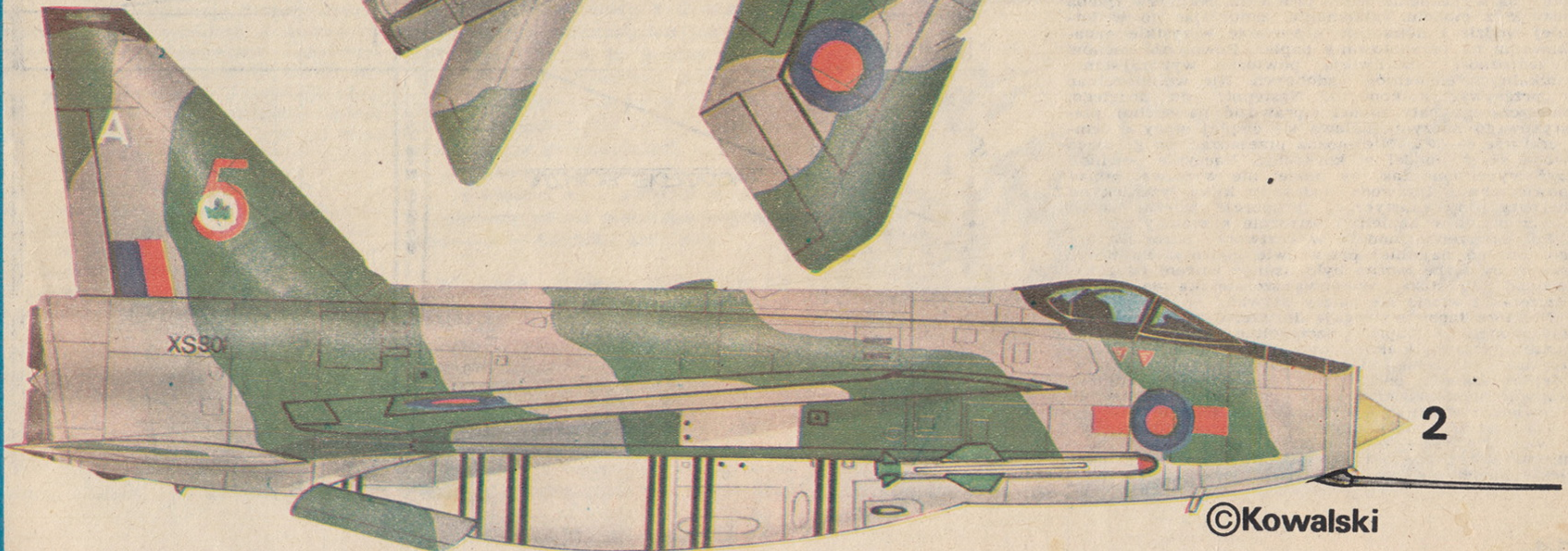
3. Układ plam kamuflażu (widok z góry) na skrzydłach, widoczne czarne linie ostrzegawcze.











SZYBOWIEC HALOWY

Rysunek przedstawia model szybowca halowego skonstruowanego przez Krzysztofa i Dariusza Stężalskich — członków modelarni w MDK Krzyki we Wrocławiu, prowadzonej od pięciu lat przez niżej podpisanego.

Model ten zbudowany został specjalnie na zawody szybowców halowych, które odbyły się we wrocławskiej Hali Ludowej w dniu 21.01.1981.

Krzysztof Stężalski — junior, zajął tym modelem II miejsce z czasem 44,9" (dwa najlepsze loty w konkursie: 23,6" oraz 21,3"), zaś Dariusz Stężalski — młodzik, zajął VI miejsce z czasem 36,2" (dwa najlepsze loty w konkursie: 18,2" i 18,0"). Nadmienić wypada, że przed zawodami modelem wykonano kilka lotów w granicach 30".

Model ma skrzydła konstrukcji całkowicie balsowej, przy czym centropłat wykonano z balsy średniej twardości, zaś końcówki oraz stateczniki — z balsy miękkiej, natomiast kadłub — z listewki sosnowej o przekroju 8 x 2 mm. Do klejenia stosowano Wikol. Szczegóły konstrukcji pokazano na rysunku.

W skrzydłach zastosowano profil Lucky-Lindy pocieniony i o przesuniętej do przodu maksymalnej grubości.

Przy okazji parę słów o samych zawodach — brało w nich udział ok. pół setki zawodników, zaś miejsca na widowni zajęli widzowie-uczestnicy wycieczek ze szkół w Trzebnicy i jej okolic oraz z Sobótki.

Ciekawe, choć na pewno smutne wnioski wysnuć można i należy z tego, że wśród uczestników zawodów zabrakło reprezentacji Aeroklubu Wrocławskiego (podobna sytuacja była w dniu 23.01.81 na innej imprezie modelarskiej).

Mimo panującego w hali zimna (temperatura ok. 2,5°C), zawodnicy wykazali się wolą walki i dobrymi wynikami: w kategorii szybowców padł rekord hali — 60" w jednym locie, ustanowiony przez model Jana Dasiewicza z SP 15, zaś w kategorii Orzeszków Jan Ochman w jednym locie uzyskał 74" (model Piper-Cub).

Zawody zorganizowane były bardzo sprawnie, wszyscy uczestnicy byli zadowoleni, bo jak powiedział instr. pil. Jerzy Blitz — na tych zawodach nie było przegranych.

MARIAN DMYSZEWICZ

KLUB 1:72

USUWANIE STAREJ FARBY Z MODELI REDUKCYJNYCH

Źle pomalowany model szpeci kolekcję. Zdarza się także model ze spękaną farbą, którą należy usunąć. Mechaniczne sposoby zdzierania niepożądanej powłoki zwykle niszczą model. Należy więc odwołać się do chemii. Opisana niżej metoda daje najlepsze wyniki w odniesieniu do polistyrenu, choć nadaje się do wszelkich innych tworzyw sztucznych, pokrytych farbą olejną. Jest wysoce efektywna, ale sprawia pewien kłopot ze względu na użycie sody kaustycznej, która jest żrącym, agresywnym środkiem chemicznym. Rozpuszcza prawie każdą substancję organiczną. Tu trzeba pamiętać, że ludzkie ciało jest taką substancją! Można jednak mieć nadzieję, że modelarze są na tyle rozumną grupą ludzi, by można było powierzyć im sposób użycia tego środka. Niebezpiecznego tylko dla nieuważnych i nieostrożnych.

Wszelkich manipulacji z sodą należy dokonywać zawsze w gumowych rękawiczkach, używanych przez gospodynie domowe przy zmywaniu naczyń. Rękawice trzeba uprzednio sprawdzić, najlepiej nadmuchując i zanurzając pod wodę, by upewnić się, czy nie są uszkodzone. Używając sody kaustycznej warto zawsze pamiętać o trzymaniu dłoni niżej niż łokci, co zapobiega ściekaniu płynu na odsłonięte ręce i odzież. Pracować trzeba spokojnie i nie pryskać wokół żrącym płynem. Jeśli zdarzy się już najgorsze i soda zetknie się ze skórą lub ubraniem, należy natychmiast spłukać ją dużą ilością wody.

Po tych koniecznych uwagach z zakresu BHP pora na wyjaśnienie sedna problemu. Najpierw trzeba usunąć z modelu kalkomanie, zanurzając go w letniej wodzie i delikatnie przenosząc wszystkie oznakowania na przygotowany papier. Powolność ruchów i ostrożność umożliwiają powtórne wykorzystanie unikalnych elementów ozdobnych. Nie wolno zginać i przerywać kalkomanii. Następnie do drugiego, mieszczącego cały model (sprawdzić na sucho) plastykowego naczynia nalewa się ciepłej wody o temperaturze 60—70°C. Nie można przesadzać, bo gotująca woda skręci model w korkociąg. Naczynie powinno być wypełnione tak, by model nie wystawał ponad powierzchnię. Do wody dodajemy kilka łyżeczek od herbaty sody kaustycznej (proporcje zależne są od ilości płynu w kąpieli) i ostrożnie mieszamy.

Po zanurzeniu modelu w roztworze pozostawiamy go tam co najmniej przez dwie godziny. Po dosyć czasu, by farbę można było usunąć palcem (w rękawiczce) lub starą, nylonową szczoteczką do zębów. Szczotek z włosia nie należy używać.

Niektóre farby wymagają dłuższego przetrzymywania modelu w kąpieli. Szczególnie trudno usunąć matową, czarną i aluminiową. Wiek powłoki ma także duże znaczenie. Stare farby są twardsze i mocniej związane z podłożem. Można wtedy przedłużyć kąpanie modelu bez szkody dla jego powierzchni. Niewielkie wżery mogą pojawić się jedynie w miejscach, gdzie zostały użyte wypełniacze lub szpachlówka, ale takie ubytki łatwo uzupełnić. Po usunięciu starej powłoki i opłukaniu w wodzie małujemy model tak jak nowy.

TOMASZ PYC

MODEL SZYBOWCA MAŁYCH FORM HALOWYCH

KONSTRUKCJA I WYKONANIE : KRZYSZTOF I DARIUSZ STĘŻALSCY
OPRACOWANIE : INSTR. MACIEJ DMYSZEWICZ

NA ODBYTYCH WE WROCŁAWSKIEJ HALI LUDOWEJ ZAWODACH MODELI HALOWYCH MAŁYCH FORM W DN. 21.01.1981 R. KRZYSZTOF STĘŻALSKI W GRUPIE JUNIORÓW ZAJĄŁ TYM MODELEM II M-CE Z CZASEM 44,9" /23,6"+21,3"/, ZAŚ DARIUSZ STĘŻALSKI W GRUPIE MŁODZIKÓW – VI M-CE Z CZASEM 36,2" /18,2"+18,0"/.
W LOTACH POZA KONKURSEM, MODELEM TYM OSIĄGANO CZASY W GRANICACH 30".

DANE TECHNICZNE MODELU:
ROZPIĘTOŚĆ : 480 mm.
DŁUGOŚĆ : 460 mm.
PROFIL PŁATA : LUCKY-LINDY /MOD./
CIĘŻAR WŁASNY : 6,78 G.

CHARAKTERYSTYKA GEOMETRYCZNA PROFILU LUCKY-LINDY

x	0	1,25	2,5	5,0	7,5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y_g	0	1,6	2,6	4,6	6,0	7,0	8,5	9,4	–	9,8	9,1	8,1	6,7	5,3	3,9	2,2	1,5	0,7
y_d	0	0	0	0	0	0	0	0	–	0	0	0	0	0	0	0	0	0

B. MIĘKKA GR. 3 MM.
B. ŚREDNIA GR. 5 MM.
GRZBIET PROFILU
WZNIOS SKRZYDŁA
SOSNA 2×8 MM.
B. MIĘKKA GR. 0,8
105 /WYMIAR W RZUCIE/
480 /WYMIAR W RZUCIE/
±0°

RZECZ O ZAPALEŃCACH

Człowiek uwieszony pod skrzydłem lotni wyposażonej w silnik, człowiek zwyczajnie rozpędzający się po łące, aby po kilku dosłownie krokach wzbić się w powietrze, a potem w przeciągu półtorej godziny wdrapujący się na wysokość ponad 4 tysięcy metrów, zużywający na to niecałe 2 litry paliwa! Człowiek lądujący już bez użycia silnika, dobiegający (dosłownie) nie więcej niż 5 metrów! Albo inny obrazek: Motolotnia... zdobyta przez wojsko na terenie opanowanym przez oddziały izraelskie. Na tym miniaparaciku komandos palestyński chciał przedostać się na tyły armii przeciwnika. Nie udało się. Tym razem, może później.

Autentyczne te sceny, pokazywane ostatnio w ramach dzienników naszej telewizji, rzeczywiście robią wielkie wrażenie. Znacznie, o dziwo, większe niż np. jakiś wyczyn w wykonaniu olbrzyma komunikacyjnego, transportowego czy ciężki samolot bombowy.

Taką oto siłę wyrazu mają najmniejsze, w wykonaniu człowieka, maszyny latające: lotnie, motolotnie. Również – słabosilnikowe samolociki wykonane przez amatorów-konstruktorów, lub nawet nie konstruktorów lecz zwyczajnych miłośników lotnictwa, którzy zakupili taki minisamolocik w zestawie fabrycznym, sami go u siebie zmontowali – i mogą latać (jeśli oczywiście mają licencję pilota).

Potężny, niezmożony pęd człowieka do latania kierunkuje się teraz u nas, niemal na naszych oczach, na samodzielną budowę WŁASNYCH małych stateczków powietrznych. „Skrzydlata" ze wszystkich sił pomaga temu ruchowi. Zamieszczamy na naszych łamach artykuły na temat lotnictwa amatorskiego w Polsce, dajemy ludziom możność wypowiedzenia się w tych sprawach. Mamy już niemały sukces: zainspirowany przez wydrukowane w „Skrzydlatej" materiały – Aeroklub Łódzki – Ośrodek Szkolenia Lotniczego zorganizuje u siebie w lipcu br. ogólnopolski zlot amatorów-konstruktorów lotniczych.

To duży, doprawdy, krok w upartej wieloletniej walce entuzjastów samodzielnej budowy aparatów latających o możność urzeczywistnienia swych marzeń.

Dostajemy dużo listów w tej sprawie. Oto fragmenty dwóch choćby z brzegu. Pisze Cezary Koba zamieszkały w Koziegłowach:

„Trzeba pomyśleć o opracowaniu co ciekawszych konstrukcji do samodzielnej budowy z gotowych zestawów, bądź też z materiałów udostępnionych do sprzedaży, np. w CSH. Mogłyby to być lotnie, motolotnie, motoszybowce, minisamoloty, łatwe w budowie, tanie i spełniające podstawowe warunki bezpieczeństwa oraz gwarantujące niezawodność działania. Plany wykonawcze mogłyby być wydawane w postaci zeszytów bądź luźnych broszur".

Waldemar Jagieła z Kluczborka: „Mamy w Polsce wielu ludzi zdolnych i bez reszty oddanych swym lotniczym zainteresowaniom. Pracują oni często w pojedynkę. Dlatego bardzo cieszy fakt zaproponowania na łamach Waszego czasopisma organizacji zjazdu konstruktorów amatorów... Osiągnięcia naszych konstruktorów w przypadku zapewnienia im właściwego wsparcia ze strony organów państwowych i zabezpieczenia materiałowego byłyby nie mniejsze niż amatorów działających za granicą. Należy jednak jak najszybciej podjąć odpowiednie kroki, które pomogą wielu ludziom budującym w naprawdę prymitywnych warunkach różne aparaty latające, bez fachowego przygotowania".

Inni piszą do nas podobnie. Rozumiemy ich dobrze. Możemy także zapewnić, że zawsze będziemy życzliwie ustosunkowani do pragnień konstruktorów-amatorów lotniczych, że zawsze będziemy popierać ich wysiłki, jako ludzi mądrych, zdolnych, potrafiących dać wiele dobrego krajowi, potrzebującemu takich właśnie jak oni zapaleńców już, teraz, od zaraz.

(z)

ZLOT AMATORÓW KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH W ŁODZI

Od kierownictwa Aeroklubu Łódzkiego – Ośrodka Szkolenia Lotniczego im. kpt. pil. Franciszka Żwirki w Łodzi otrzymaliśmy list, który publikujemy niżej w przekonaniu, że usatysfakcjonuje on polskich amatorów konstruktorów lotniczych, którzy wypowiadali się na łamach „Skrzydlatej Polski" w sprawie potrzeby zwołania zlotu. Oto treść listu:

Na kolejnym posiedzeniu w dniu 31.1.1981 r. sekcji KAK działającej przy Aeroklubie Łódzkim, jej członkowie wystąpili do kierownictwa z wnioskiem o zorganizowanie w br. w Łodzi ogólnokrajowego zjazdu amatorów konstruktorów. Kierownictwo AŁ OSzL przychylnie ustosunkowało się do propozycji sekcji KAK i zdecydowało zorganizować w dniach 18–19 lipca 1981 r.

OGÓLNOKRAJOWY ZLOT AMATORÓW KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH NA LOTNISKU LUBLINEK.

Wszystkich chętnych do wzięcia udziału w tym zlocie (zrzeszonych w aeroklubach regionalnych i nie zrzeszonych) uprzejmie prosimy o nadesłanie zgłoszeń pod adresem:

Aeroklub Łódzki – Ośrodek Szkolenia Lotniczego, lotnisko Lublinek, Łódź, w nieprzekraczalnym terminie do dnia 30 marca 1981 r.

Po otrzymaniu zgłoszenia wysłany zostanie indywidualnie dla każdego amatora konstruktora program zlotu i warunki odpłatności za nocleg i wyżywienie. Ponadto prosimy konstruktorów amatorów o przybycie na zlot z własnymi konstrukcjami (zrealizowanymi, modelami lub planomi konstrukcyjnymi).

Szanowna Redakcjo! Artykuły redakcji i kol. kol. J. Lenieca, J. Borzęckiego, P. Fojcika i J. Witka zamieszczone na stronie 4 i 5 „Skrzydlatej Polski" z dnia 22.2.1981 r. utwierdziły nas w przekonaniu o konieczności zorganizowania tego rodzaju zlotu, który spełni naszym zdaniem oczekiwania amatorów konstruktorów, a ponadto pozwoli na zorientowanie się w zakresie działania tego ruchu w skali krajowej i jego poziomie. Będzie to, mamy nadzieję, najlepszą propagandą polskich skrzydeł. Planujemy również zaprosić na zlot ludzi kompetentnych w zakresie podejmowania ważkich decyzji z centralnych instytucji, proponowanych w artykule kol. Józefa Lenieca ze Szczecinka.

Z lotniczym pozdrowieniem
WŁADYSŁAW DZIUDA

LISTY

JESTEŚMY GOTOWI POMÓC

Nawiązując do notatki zamieszczonej w „Skrzydlatej Polsce" nr 5 z dnia 1.2.1981 r. pod tytułem „Zapomniany M-2", uprzejmie wyjaśniamy:

Przekazanie samolotu do Muzeum Lotnictwa w Krakowie z chwilą przerwania jego programu budowy okazało się niemożliwe, z uwagi na brak powierzchni wystawowej w muzeum. Dotyczy to nie tylko samolotu M-2 lecz i innych, jak An-14 i M-15, których przyjęcia do muzeum również odmówiono z przyczyn jak wyżej. Dotarła do nas wiadomość, że Muzeum Lotnictwa zostanie przeniesione do Warszawy, więc mamy nadzieję, że powierzchnia wystawowa ulegnie zwiększeniu i zaistnieje w przyszłości możliwość przekazywania kolejnych prototypów samolotów budowanych przez polski przemysł lotniczy.

Samoloty, o których traktuje notatka, wykorzystano jako obiekty propagandowo-dekoracyjne w Mielcu i Radomyślu Wielkim. Spełniały one swoją funkcję, ale w wyniku kilkunastoletniej ekspozycji przy braku zabezpieczenia odpowiedniej konserwacji uległy w różnym stopniu zniszczeniu. Samolot znajdujący się na terenie przedszkola nr 2 w Mielcu, na skutek wysokiego stopnia zniszczenia i nieopłacalności dokonania naprawy, w uzgodnieniu z użytkownikiem zostanie usunięty i złomowany w najbliższym czasie (I kw. 1981 r.) przez WSK PZL-Mielec. Samolot znajdujący się w Radomyślu Wielkim, prezentowany tam z inicjatywy Społecznego Komitetu Mieszkańców miasta, jest w stanie nadającym się do dalszej ekspozycji. Wymaga jednak okresowej konserwacji, przy której WSK PZL-Mielec okaże konieczną pomoc. Uzgodnienia w tym zakresie zostały podjęte z władzami miasta Radomyśla Wielkiego. Prace zostaną przeprowadzone w okresie wiosennym.

Nadmieniamy, że stosowanie ekspozycji samolotów jest w kraju dość powszechne. Wśród nich znajdują się również samoloty produkcji WSK PZL-Mielec, takie jak TS-8 Bies, MiG-15 i M-15. Nie były one przekazywane przez nas lecz przez ich użytkowników i w chwili obecnej również wymagają zabiegów konserwacyjnych. Jesteśmy gotowi udzielać odpowiedniej pomocy w prawidłowej ich konserwacji, na drodze zamówień składanych przez ich właścicieli.

Pragniemy podziękować Redakcji za wykazaną troskę o dobre imię naszego przedsiębiorstwa oraz polskiego lotnictwa.

Dyrektor Ośrodka
Badawczo-Rozwojowego SK
inż. WIESŁAW SZCZEPAŃSKI

LUKI W INFORMACJI

Szanowny Panie Redaktorze!

Lekturę książki M. Mikulskiego i A. Glassa „Polski transport lotniczy 1918—1978" rozpocząłem dość nietypowo — od wykazu nazwisk personelu latającego — i z przykrością stwierdziłem, że przynajmniej w części dotyczącej stewardes pokładowych wykazuje on ogromne, zastanawiające luki. Oto z 60 pierwszych stewardes LOTU nie wymieniono tam aż 28, a więc niemal połowy! Żeby nie być gołosłownym, przytoczę tutaj brakujące nazwiska. Może w jakimś stopniu wyrówna to wyrządzoną im niesprawiedliwość.

Są to: Dagmara Auterhoff-Dębowska (1960—63), Janina Bębenek (1962—66), Irmgard Brzozowska (1961—70), Teresa Cejrowska-Piasecka (1961—63), Alicja Ciężkowska (1961—62), Irena Conti (1948—50), Alicja Czarnota-Baran (1955—57), Blanka Derecka (1948—49 i 1956—60), Krystyna Herein-Brożek (1960—65), Alina Jabłońska (1956—60), Halina Konic (1949—51), Teresa Kopecka (1958—60), Zofia Ligowska-Wiśniewska (1963—66), Helena Łacna-Urbańska (1955—57), Barbara Muran (1956—58), Magdalena Nowacka-Bugaj (1958—61), Krystyna Pilarska (1956—58), Wanda Polance (1953), Mirosława Sieradzka (1958—1961), Jadwiga Simoni-Boboli (1958—59), Irena Sobczak (1959—62), Zofia Stróżyk-Malawska (1960—61), Helena Swiechowska (1950—51), Małgorzata Swirczyńska (1962—65), Emilia Tumas (1963—64), Halina Walfisz (1948—50), Zofia Wasilkowska (1953—54), Krystyna Wojciechowska-Wałkowska (1956—60), Barbara Wrzosek-Majchrzak (1959—60).

Jedna czy druga z nich figuruje być może w wykazie pod innym nazwiskiem, gotów byłbym darować autorowi I części książki pominięcie tych, które pracowały przez krótki okres czasu, ale przeoczenie wieloletniej „Miss" naszych stewardess Magdy Nowackiej, czy „milionerek" powietrznych Irmgard Brzozowskiej, Krystyny Wojciechowskiej i Barbary Wrzosek świadczy o nie najlepszej znajomości tematu. Potwierdzają to nieścisłe dane dotyczące np. Heleny Lipiec, która latała w latach 1957—60, a nie 1968—71, czy Barbary Lemm.

Nie jestem w stanie teraz sprawdzić analogicznych danych dotyczących reszty personelu latającego, pragnę tylko zasygnalizować, że np. nie wiadomo czy A. Mroczkowski latał na liniach CFRNA od 1922 roku (s. 299), czy od 1923 roku (s. 265); jeżeli S. Pawlikowski był pierwszym pilotem zatrudnionym w CFRNA (s. 299), to nie mógł rozpocząć pracy w 1925 roku (s. 265), a jest to o tyle istotne, że chodzi o zaszczytny przecież tytuł pierwszego polskiego pilota komunikacyjnego.

Jeśli reszta informacji z I części książki przynosi też tylko połowę prawdy, to proponuję, by Wydawnictwa Komunikacji i Łączności zwracały odpowiednią rekompensatę nabywcom tej jednej z droższych na naszym rynku pozycji wydawniczych.

Z poważaniem
R. Szubański

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny – Stanisław Szymański, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

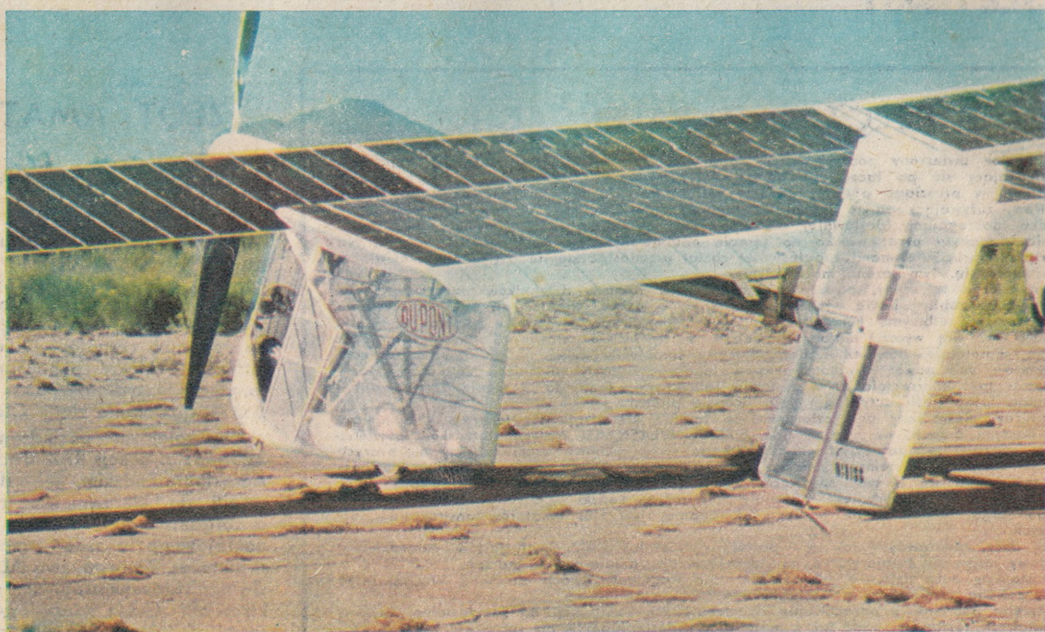
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 20.III.1981 r. Zam. 2611. L-118. Nakład – 32 000.

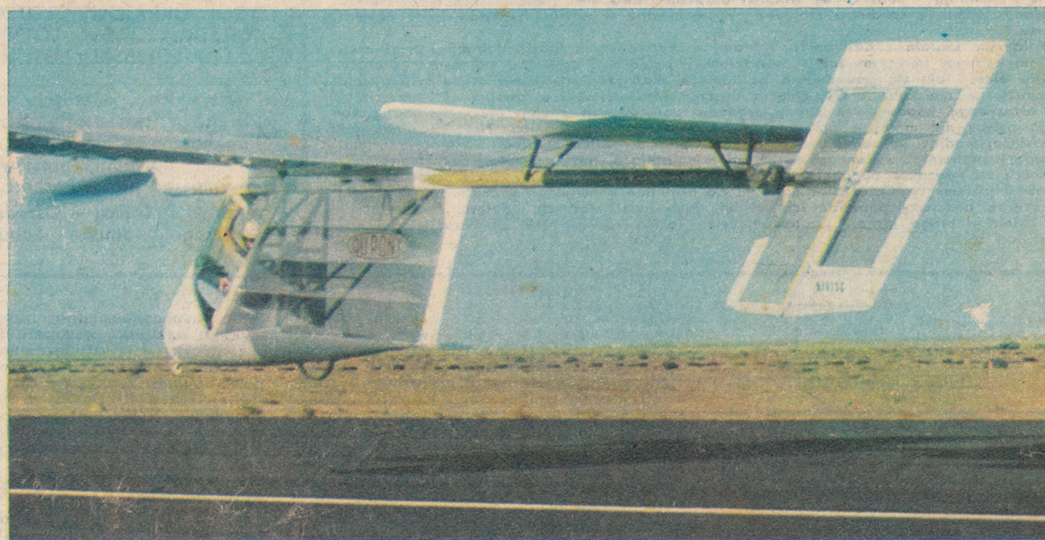


ZNAKI ROZPOZNAWCZE Iran

Oznaczenia wojskowe – barwne na płacie, i kadłubie (na stateczniku pionowym poziome, pasy – od góry: zielony, biało-czerwony). Oznaczenia cywilne – czarne EP.

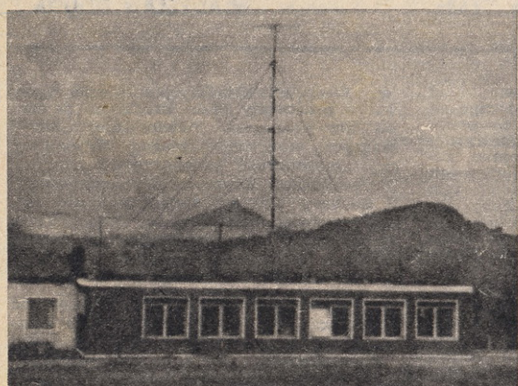






SAMOLOT SŁONECZNY UCZY SIĘ LATAĆ

Zdjęcia uzupełniające artykuł zamieszczony na str. 11: Solar Challenger na starcie i w locie oraz jego konstruktor dr Paul McCready (1925 r.) z jednym z wielu modeli samolotów. Zwraca uwagę „odwrócony" profil statecznika poziomego oraz płata.

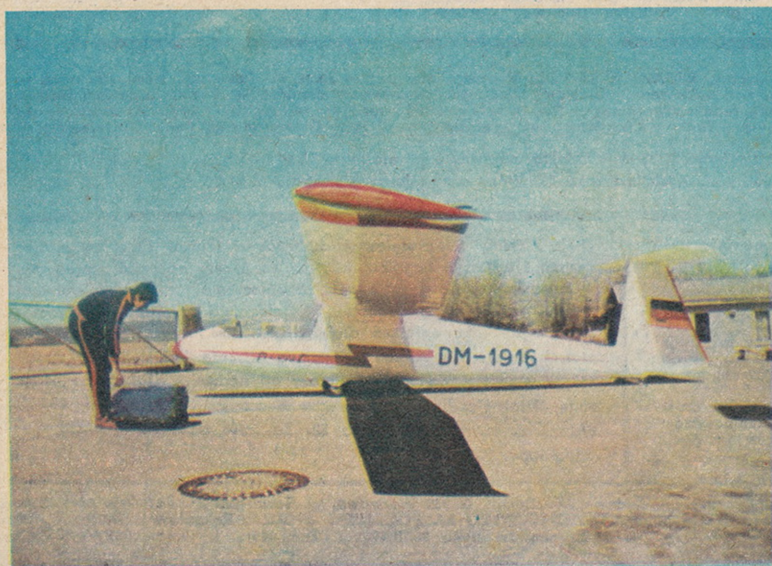


OBSERWATORIUM JONOSFERYCZNE

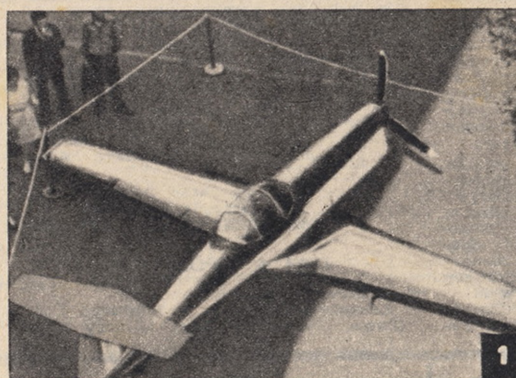
Specjalne obserwatorium jonosferyczne Akademii Nauk CSRS w Panske Vsi zostało zbudowane w 1961 r. Współpracuje ze światowymi ośrodkami tego rodzaju, m.in. w Moskwie, Waszyngtonie, Paryżu, Meudon, Darmsztacie i Nery. Obserwatorium bada m.in.: parametry jonosfery odbierając sygnały radiowe ze sztucznych satelitów na częstotliwościach np. 20, 40, 136–138 i 360 MHz; gwizdy exosferyczne w zakresie 1–10 kHz; zakłócenia atmosferyczne w paśmie 5–27 kHz itd.

SZD-30C PIRAT

Szybowiec 1-miejscowy SZD-30C Pirat (doskonałość – 34 przy 84 km/h) na lotnisku aeroklubowym NRD. Spośród ponad 800 szybowców Pirat wyprodukowanych w Polsce – NRD zakupiła ok. 200. Pierwsze Piraty SZD-30 zaczęły tam latać jesienią 1967 r. Polskie Piraty można spotkać w 24 krajach świata.



KONSTRUKCJE STUDENTÓW RADZIECKICH



1. Jednomiejscowy samolot sportowy KAI studentów Instytutu Lotniczego w Kujbyszewie.

2. Jednomiejscowy śmigłowiec ChAI-22A studentów Instytutu Lotniczego w Charkowie. Masa własna – 131 kg, ładunek użyteczny – do 80 kg. Prędkość – do 100 km/h, pułap – 1000 m.

3. Dwumiejscowy śmigłowiec ChAI-27 studentów Instytutu Lotniczego w Charkowie. Zmodyfikowany silnik motocyklowy M-63. Masa całkowita – ok. 300 kg. Prędkość – do 90 km/h, pułap – 2000 m, zasięg max. – 200 km.





Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Modelist-Konstruktor", „Flieger Revue" (NRD), „Amaterske Radio", „Aerokurier", archiwum